Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez., ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 46 / 25. OKTOBER 2023

DTM-Saisonfinale in Hockenheim

Porsche-Party dank Preining

ADAC GT Masters: Hockenheim

Titel für Owega und Seppänen

Alpine-LMDh-Test in Jerez

Mick Schumacher bald in Le Mans?

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

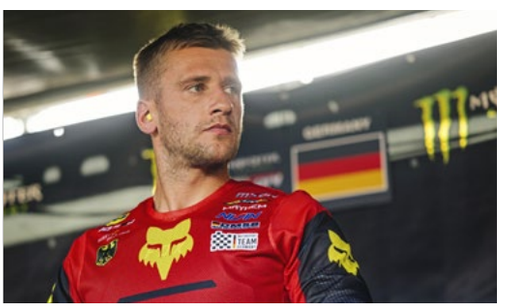
4 190525 902906 46

Formel 1: Grand Prix USA in Austin

Verstappen hält die Verfolger in Schach

MotoGP: Chaos auf Phillip Island

Zarco feiert ersten Sieg im 120. Anlauf



Supercross-Interview: Ken Roczen

Weltmeister spricht über seine Zukunft

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen siegt, zwei andere disqualifiziert **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse vom GP USA **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Die schwindende Dominanz der Platzhirsche **S. 10**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 12**
Sportwagen Mercedes-Duo holt Titel im ADAC GT Masters **S. 14**
Sportwagen Interview Timo Glock und aktuelle News **S. 16**
Rallye Vorschau WM Zentral-europa und weitere News **S. 18**
Rallye Rückblick auf die Saison in der Rally-Raid-WM **S. 20**
DTM Preining holt Doppelsieg und Titel in Hockenheim **S. 22**
DTM Ergebnisse vom Finale und weitere Hintergründe **S. 24**
Tourenwagen Finale der TCR Europe und aktuelle News **S. 26**
Tourenwagen Zweiter Finalist für NASCAR Cup steht fest **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Zarco holt in Australien seinen ersten MotoGP-Sieg **S. 30**
MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Phillip Island **S. 32**
Moto2-WM Arbolino als Rain Man im Abbruch-Rennen **S. 34**
Moto3-WM Öncü gewinnt im nassen Finish vor Sasaki **S. 36**
Historie Was machen Rudi Kurth und Dane Rowe heute? **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus den seriennahen Klassen **S. 40**
Offroad Finale der Rally-Raid-WM und aktuelle News **S. 41**
Offroad Interview mit Cross-Starfahrer Ken Roczen **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Porsche-Pilot Thomas Preining ist neuer DTM-Champion und eine echte Type. Trotzdem wird ihn die breite Masse nicht kennen. Die Hersteller sind gefragt.

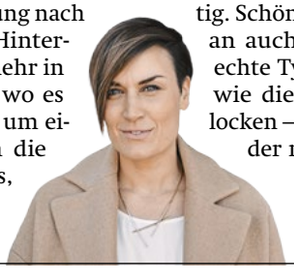
Heutzutage ist der Personenkult allgegenwärtig. Da gibt es Influencer, die in rauen Mengen Parfum an ihre Folgschaft über Instagram verkaufen, ohne dass jemals jemand daran gerochen hat. Wie das funktioniert? Über den Namen und die Identifikation der Fans mit dem Leben des Influencers. Social Media ist nicht Ihr Ding? Dann schauen Sie ins Zeitschriftenregal. Es gibt diverse Titel, die nur an einer berühmten Person aufgehängt sind. Warum? Weil die Menschen sich eben mit dieser verbunden fühlen.

Es ist mir ein Rätsel, warum wir uns diesen psychologischen Effekt nicht im Motorsport zunutze machen. Wo sonst werden so viele Heldengeschichten und Dramen geschrieben? Bestes Beispiel: Thomas Preining hat sich am vergangenen Wochenende den DTM-Titel gesichert. Und der Österreicher ist noch einer der wenigen Typen im Fahrerlager, die diverse Ecken und Kanten mit sich bringen. Seinen Titel zelebrierte er auf dem Dach des Elfers vor den jubelnden Zuschauern in der Südkurve. Trotzdem werden in einer Befragung in der Fußgängerzone in einer beliebigen Großstadt nur wenige Menschen den Namen Preining kennen. Leider.

Woran liegt das? Meiner Meinung nach stehen die Fahrer zu sehr im Hintergrund. Sie müssten wieder viel mehr in den Fokus rücken – erst recht, wo es nicht mehr wie in Class-1-Zeiten um einen Hersteller-Kult geht. Denn die Piloten sind die eigentlichen Stars, mit denen sich die Fans identifizieren. Menschen mit Gefühlen wie Wut, Trauer oder Freude. Helden eben, die sich wie die Gladiatoren in die Arena stürzen und denen jeder dabei zuschaut.

In meiner Wahrnehmung geht dieses Menschliche im Marketing- und PR-Kosmos der Hersteller oft unter. Da finden sich in den E-Mail-Postfächern von uns Journalisten Zitate der Fahrer, die wir uns selbst hätten zusammenschreiben können – so wenig aussagekräftig sind sie. Der Schlüssel liegt meiner Meinung nach bei den Herstellern: Lasst eure Piloten mehr sie selbst sein. Bestes Beispiel: Raffaele Marciello, der in der GT3-Szene nie ein Blatt vor den Mund nimmt. Man kann sich darüber streiten, wie politisch korrekt das ist. Immerhin hat er eine Meinung, mit der er in Erinnerung bleibt. Das wird vielen Nachwuchspiloten in Medientrainings abtrainiert.

Timo Glock kritisiert in unserem Interview (S. 16) den Gesamtzustand des deutschen Motorsports und führt auf, dass aus einst sieben deutschen F1-Fahrern nur noch einer wurde und die Plattform für den Nachwuchs fehlt. Da sind die neu vorgestellten Ideen des ADAC, eine „Road to DTM“ ins Leben zu rufen, und die Bemühungen der Nachwuchsschmiede „Motorsport Team Germany“ immens wichtig. Schön wäre es, wenn hier von Anfang an auch Raum dafür gelassen würde, echte Typen hervorzubringen. Die – so wie die Influencer die Parfumkäufer locken – Menschen dem Motorsport wieder näherbringen.



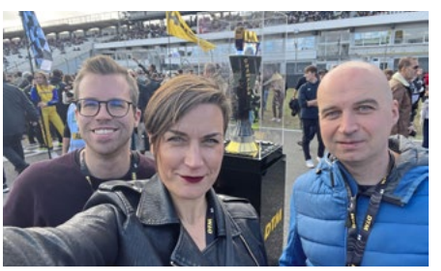
Bianca Leppert
Redakteurin

20 **Rally-Raid-WM: Rückblick zum Finale – so lief es auf zwei (S. 41) und vier Rädern**

AUDI

MSa-Paddock

TRIPLE HEADER, ERSTER TEIL
Michael Schmidt und Andreas Haupt touren mit der Formel 1 durch Nord- und Südamerika. Erste Station des Triple Headers waren die USA. Austin ist einer der besten Grands Prix der Saison: Tolle Strecke, pulsierende Stadt, am Sport interessierte Fans.



DREIGESTIRN IN HOCKENHEIM
Zwei Titelentscheidungen in DTM und ADAC GT Masters, dazu News- und Hintergrund-Recherche. Beim Finale in Hockenheim gab es viel zu tun, weshalb Philipp Körner, Bianca Leppert und Michael Bräutigam (v.l.) am Sonntag zu dritt vor Ort waren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIA überführt Ham

Max Verstappen kämpfte sich zum Austin-Sieg. Lewis Hamilton und Charles Leclerc wurden disqualifiziert. McLaren unterstrich, dass mit dem Team auf jeder Rennstrecke zu rechnen ist.

Von: **Andreas Haupt**

Warum wurden Hamilton und Leclerc disqualifiziert?

Lewis Hamilton hatte den Sieg vor Augen. Sein Chef Toto Wolff hatte gemischte Gefühle: Einerseits ermutigte der Fortschritt, andererseits trauerte Mercedes einer verpassten Chance nach. Keine zwei Stunden nach Rennende braute sich dann ein Gewitter zusammen, das sich um 19.18 Uhr Ortszeit entlud. Bei ihrer Nachkontrolle stellte die FIA fest, dass sich die Bodenplatte an Hamiltons Mercedes im hinteren Bereich zu sehr abgenutzt hatte. Gemessen wird an den Löchern, in denen die sogenannten Skid Blocks (Befestigungsschrauben) stecken. Der Schwellenwert liegt hier bei einem Millimeter. Mercedes überschritt die Toleranz.

Es erwischte auch den Ferrari von Charles Leclerc mit demselben Vergehen. Hier gibt es nur Schwarz oder Weiß: Die Autos verstießen gegen die Regeln, also musste die FIA sie aus dem Verkehr ziehen. Mercedes und Ferrari stolperten wahrscheinlich über die Rumpelpiste sowie das Format. Das ist jedenfalls die erste Erklärung. So viele Bodenwellen wie in diesem Jahr hatte der Circuit of the Americas noch nie. Das musste man einkalkulieren. Allerdings: Mit nur einem Training kann man sich leichter mit der Bodenfreiheit verschätzen. Ab Freitagabend gilt an einem Sprint-Wochenende das Parc fermé. Heißt: Die Autos mussten so eingestellt sein, dass sie zwei Qualis, den Sprint und den Grand Prix überstehen.

Die Teamkollegen waren übrigens mit etwas mehr Bodenfreiheit unterwegs. Ihre Autos mussten nach dem Rennen aber auch nicht zur Inspektion. Dafür zwei Konkurrenten. Die FIA schaute sich die Unterböden am Red Bull von Max Verstappen und am McLaren von Lando Norris an. Die Auswahl erfolgt für gewöhnlich zufällig. Doch von Zeit zu Zeit ziehen die Techniker Autos heraus, die in vergangenen Rennen am Limit waren. Wohl wie in diesem Fall.

Wie schlimm waren Verstappens Bremsprobleme?

Im Sprint hängte Verstappen seine Verfolger um 9,4 Sekunden ab. Im Hauptrennen über die dreifache Distanz waren es nur 2,2 Sekunden. Red Bulls Sportchef Helmut Marko sprach vom härtesten Sieg der Saison. Sein Chefpilot beschrieb es als einen Krampf. Man merkte ihm bei jedem Funkspruch an, dass er am Limit operierte, um den 15. Saison-Erfolg einzufahren. Mehrmals schnauzte Verstappen seinen Renningenieur an.

Der knappe Ausgang kam aus zwei Gründen zustande. Zum einen startete der Champion nicht von der Pole, sondern vom sechsten Platz. Turbulente Luft stutzt selbst dem Über-Auto etwas die Flügel. Zum anderen befiel den RB19 ein mysteriöses Problem: Die Bremsen nervten. „Ich konnte nie das Gefühl aus dem Sprintrennen aufbauen“, erklärte der Sieger. Das Bremsproblem schleppte der Red Bull schon das ganze Wochenende herum, wie Marko erklärte: „Wir haben die Bremsen nach der Qualifikation getauscht.“ Im Sprint wurde es erst mal besser. Am Sonntag kehrte das Leiden in verstärkter Form unmittelbar nach der Startphase zurück. „Mal haben die Bremsen vorn mehr gebissen, mal hinten. Max musste mit unheimlich viel Gefühl agieren“, beschrieb es Marko. Das klingt nach einem Hund in der Bremskraftverteilung. In den Daten ließ sich das Übel nicht finden.

Wo vertat sich Mercedes bei der Strategie?

Mercedes hatte in Austin ein schnelles Auto. Der neue Unterboden schlug auf Anhieb ein. Gerade Austin-Spezialist Hamilton spürte das Heck viel besser: „Ich konnte das Auto endlich in die Kurve werfen. Auf dem Pa-

Böses Nachspiel: Hamilton und Leclerc wurden nach Rennende aus der Wertung genommen, weil ihre Autos nicht regelkonform waren

MOTORSPORT IMAGES

Zu langes Warten: Mercedes ruft Hamilton jeweils später zu den Reifenwechseln rein. Das kostet ihn zu viel Zeit im Vergleich mit Verstappen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ilton und Leclerc

WILHELM

WILHELM

Ab Rennhalbzeit an der Spitze: Verstappen zieht in Runde 28 an McLaren-Pilot Norris vorbei. Danach tütet er den dritten Sieg in Texas ein

pier hat das Upgrade vielleicht eine Zehntel gebracht, das Vertrauen schenkt dir eine weitere.“ So befand sich der siebenmalige F1-Weltmeister in der Verlosung um den Sieg, obwohl er am Start eine Position verlor.

Die beiden Ferrari überholte Hamilton schnell. Danach verkleinerte er die Lücke zu Norris und hielt Verstappen auf Distanz. In Runde 15 trennten die beiden 6,6 Sekunden. Einen Umlauf später bog der Red Bull zum ersten Reifenwechsel ab. McLaren reagierte mit Norris sofort, Mercedes nicht, weil man zwischen den Strategien pendelte.

„Plan A war ein Zweistopp-Rennen. Aber wir dachten, wenn wir es mal bis Runde 18 oder 19 schaffen, ist ein Einstopp-Rennen drin“, erklärte Teamchef Wolff. Daher auch die Frage vom Kommandostand an Hamilton, ob er noch ein paar Runden auf dem Startreifen durchhalten könne. Antwort: „Ich bin mir nicht sicher.“

Der Kommandostand verpasste es, die Reißleine zu ziehen und Hamilton reinzuholen. „Schlussendlich haben wir uns in dieser Phase selbst geschlagen. Wir standen zwischen den Stühlen und haben unser Rennen weder in die eine noch in die andere Richtung optimiert“, fluchte Wolff. „Wir hatten drei Runden, um zu reagieren und Max zu covern. Lewis wäre vor ihm zurück auf die Strecke gekommen.“ Stattdessen zögerte Mercedes den ersten Halt bis Runde 20 hinaus. Zwei Umläufe zu lang. Hamilton brachen die Reifen ein, was die Track-Position gegen Verstappen sowie wertvolle Rennzeit kostete.

Der Teamchef kritisierte die Boxenstopps. Mercedes gehört hier zu den langsamsten Teams. „Wir müssen unsere Werkzeuge und Abläufe verbessern. Wir können uns keine Reifenwechsel von drei oder dreieinhalb Sekunden leisten.“

Hatte McLaren eine echte Siegchance?

Ein Raketenstart, ein starker erster Stint auf den Mediums und Verstappens unerwartet langsame Pace – gerade im ersten Stint – ließ McLaren träumen. „Wir wollten den Sieg und haben alles darauf ausgerichtet. Lando sollte flüchten, indem er so schnell wie möglich fährt, ohne auf die Reifen zu achten“, sagte McLaren-Teamchef Andrea Stella.

Im ersten Stint klappte das gut. Nach dem ersten Boxenstopp hatte Norris dann aber Verstappen im Kreuz. Und er leistete sich unter Druck in Kurve 11 einen Fehler, der dem Red Bull das wichtige DRS brachte. „Das war unsere Problemstelle. Unser Auto war dort auf der Bremse auf den vielen Bodenwellen nicht stabil genug. Am Kurvenausgang fehlte uns außerdem Traktion“, referierte Stella. Schlecht, wenn darauf eine 1,1 Kilometer lange Gerade folgt.

Im Kampf mit Verstappen überstrapazierte Norris die Reifen. Das zwang ihn früher zum zweiten Service, was Hamilton in die Karten spielte. Der überrollte den McLaren hinten heraus mit frischeren, neuen Mediumreifen. Das war auch eines der McLaren-Probleme: Man hatte sich für das Rennen zwei frische harte Sätze und nur einen neuen Medium reserviert. Die Konkurrenz agierte andersherum. „Der Medium war der bessere Rennreifen. Mit einer zweiten Garnitur wären wir ein schnelleres Rennen gefahren, hätten aber kein besseres Ergebnis erzielt.“ McLaren war für den Sieg etwas zu langsam und nahm die Reifen zu sehr ran.

Warum war Aston Martin plötzlich so schnell?

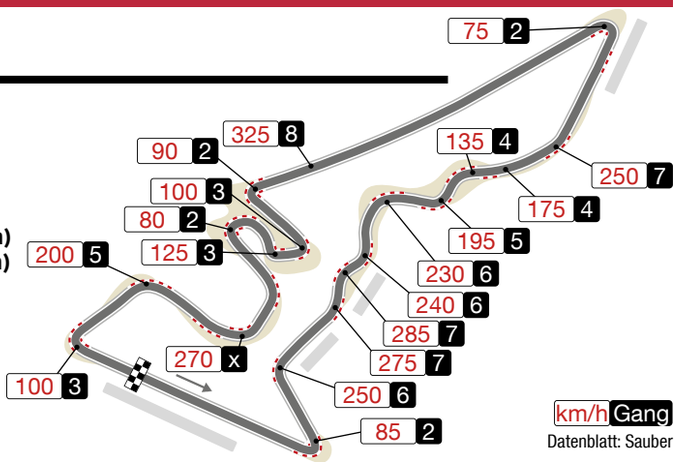
Haas und Aston Martin starteten nach Umbau des Setups aus der Boxengasse. Beide Teams nahmen das Rennen als Testfahrt, um über ihre Ausbaustufen zu lernen. Aston Martin ließ Fernando Alonso sogar im alten Auto (Katar-Spec) fahren. Lance Stroll behielt die neuen Teile. Modifikationen am Setup und weniger Bodenfreiheit zahlten sich für beide aus. Stroll punktete, was Alonso locker geschafft hätte. Er hatte zeitweise sogar das Tempo der Spitze, musste mit Unterboden-Schaden aber aufgeben. „Ein Riesenteil brach ab“, so Teamchef Mike Krack. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP USA: 18. VON 22 LÄUFEN, 22. OKTOBER 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,513 km**
Runden:	**56**
Distanz:	**308,405 km**
Zuschauer:	**140 000**
Wetter:	**30 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**330,3 km/h (Magnussen)**
Topspeed Rennen:	**334,2 km/h (Magnussen)**
Gangwechsel/Runde:	**70**
Volllastanteil:	**64 %**
Distanz Pole–1. Kurve:	**240 m**
Führungswechsel:	**6**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	15	466
2.	Pérez	2	240
3.	Hamilton		201
4.	Alonso		183
5.	Sainz	1	171
6.	Norris		159
7.	Leclerc		151
8.	Russell		143
9.	Piastri		83
10.	Gasly		56
11.	Stroll		53
12.	Ocon		44
13.	Albon		25
14.	Bottas		10
15.	Hülkenberg		9
16.	Tsunoda		8
17.	Zhou		6
18.	Magnussen		3
19.	Lawson		2
20.	Sargeant		1

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	17	706
2.	Mercedes		344
3.	Ferrari	1	322
4.	McLaren		242
5.	Aston Martin		236
6.	Alpine		100
7.	Williams		26
8.	Alfa Romeo		16
9.	Haas		12
10.	Alpha Tauri		10

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	16:2
Hamilton – Russell	9:9
Leclerc – Sainz	11:7
Norris – Piastri	13:5
Gasly – Ocon	11:7
Ricciardo – Tsunoda	1:2
Alonso – Stroll	16:2
Albon – Sargeant	18:0
Bottas – Zhou	11:7
Hülkenberg – Magnussen	12:6

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	56/26[1]	1:35.21,362 min = 194,054 km/h	1.40,028 min
2.	**Norris**	56/21	+ 10,730 s	1.39,985 min
3.	**Sainz**	56	+ 15,134 s	1.40,034 min
4.	**Pérez**	56	+ 18,460 s	1.39,737 min
5.	**Russell**	56	+ 24,999 s	1.39,393 min
6.	**Gasly**	56	+ 47,996 s	1.40,412 min
7.	**Stroll**	56	+ 48,696 s	1.39,908 min
8.	**Tsunoda**	56	+ 1.14,385 min	1.38,139 min
9.	**Albon**[2]	56	+ 1.26,714 min	1.41,318 min
10.	**Sargeant**	56	+ 1.27,998 min	1.41,238 min
11.	**Hülkenberg**	56	+ 1.29,904 min	1.40,925 min
12.	**Bottas**	56	+ 1.38,601 min	1.41,972 min
13.	**Zhou**	55		1.41,879 min
14.	**Magnussen**	55		1.41,506 min
15.	**Ricciardo**	55		1.39,366 min
16.	**Hamilton**	56/6	Disqualifiziert (P 2)	1.39,582 min
17.	**Leclerc**	56/3	Disqualifiziert (P 6)	1.41,025 min
18.	**Alonso**	49	Unterboden (P 11)	1.39,954 min
19.	**Piastri**	10	Wasserleck (P 18)	1.42,705 min
20.	**Ocon**	6	Unterboden (P 20)	1.44,789 min

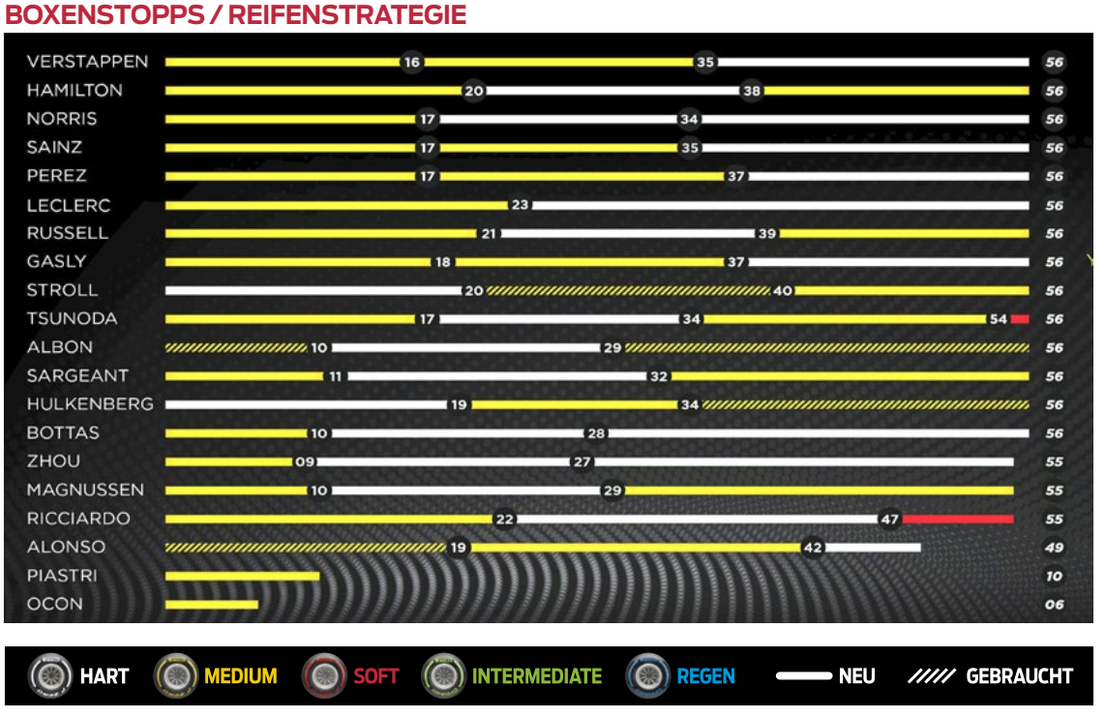
1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 2) + 5 Sek.: Track Limits

STARTAUFSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC	16
2	Lando Norris, GB	4
3	Lewis Hamilton, GB	44
4	Carlos Sainz, E	55
5	George Russell, GB	63
6	Max Verstappen, NL	1
7	Pierre Gasly, F	10
8	Esteban Ocon, F	31
9	Sergio Pérez, MEX	11
10	Oscar Piastri, AUS	81
11	Yuki Tsunoda, J	22
12	Guanyu Zhou, CHN	24
13	Valtteri Bottas, FIN	77
14	Daniel Ricciardo, AUS	3
15	Alexander Albon, T	23
16	Logan Sargeant, USA	2
17	Kevin Magnussen, DK [1]	20
18	Nico Hülkenberg, D [1]	27
19	Fernando Alonso, E [1]	14
20	Lance Stroll, CDN [1]	18

Startnummer
[1] + Start aus Box nach Setup-Umbau; Verstoß gegen Parc fermé

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP USA, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.35,912 min	23
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,156 s	25
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,281 s	23
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,300 s	23
5.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,560 s	21
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,562 s	25
7.	Alexander Albon	Williams	+ 0,580 s	21
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,621 s	24
9.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,790 s	21
10.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,793 s	22
11.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,075 s	26
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,154 s	22
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,192 s	25
14.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 1,240 s	24
15.	Lando Norris	McLaren	+ 1,344 s	21
16.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,506 s	25
17.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,605 s	24
18.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,928 s	19
19.	Oscar Piastri	McLaren	+ 2,508 s	22
20.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 4,028 s	5

GP USA, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.36,061	1.35,004	1.34,723
2.	Lando Norris	1.35,110	1.35,441	1.34,853
3.	Lewis Hamilton	1.35,091	1.35,240	1.34,862
4.	Carlos Sainz	1.35,824	1.35,302	1.34,945
5.	George Russell	1.36,165	1.35,606	1.35,079
6.	Max Verstappen	1.35,346	1.35,008	1.35,081
7.	Pierre Gasly	1.36,158	1.35,496	1.35,089
8.	Esteban Ocon	1.36,131	1.35,413	1.35,154
9.	Sergio Pérez	1.35,989	1.35,679	1.35.173
10.	Oscar Piastri	1.36.064	1.35.576	1.35,467
11.	Yuki Tsunoda	1.35,913	1.35,697	
12.	Guanyu Zhou	1.36,052	1.35,698	
13.	Valtteri Bottas	1.36,082	1.35,858	
14.	Kevin Magnussen	1.36,009	1.35,880	
15.	Daniel Ricciardo	1.36,213	1.35,974	
16.	Nico Hülkenberg	1.36,235		
17.	Fernando Alonso	1.36,268		
18.	Alexander Albon	1.36,315		
19.	Lance Stroll	1.36,589		
20.	Logan Sargeant	1.36,827		

GP USA, SPRINT-SHOOTOUT

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.35,997	1.35,181	1.34,538
2.	Charles Leclerc	1.35,999	1.35,386	1.34,593
3.	Lewis Hamilton	1.36,393	1.35,887	1.34,607
4.	Lando Norris	1.36,499	1.35,594	1.34,639
5.	Oscar Piastri	1.36,703	1.35,753	1.34,894
6.	Carlos Sainz	1.36,268	1.35,542	1.34,939
7.	Sergio Pérez	1.36,347	1.35,718	1.35,041
8.	George Russell	1.36,281	1.35,847	1.35,199
9.	Alexander Albon	1.36,230	1.35,947	1.35,366
10.	Pierre Gasly	1.36,595	1.35,785	1.35,897
11.	Daniel Ricciardo	1.36,737	1.35,978	
12.	Fernando Alonso	1.36,365	1.36,087	
13.	Esteban Ocon	1.36,372	1.36,137	
14.	Lance Stroll	1.36,575	1.36,181	
15.	Guanyu Zhou	1.36,554	1.36,182	
16.	Nico Hülkenberg	1.36,749		
17.	Kevin Magnussen	1.36,922		
18.	Valtteri Bottas	1.36,922		
19.	Yuki Tsunoda	1.36,945		
20.	Logan Sargeant	1.37,186		

GP USA, ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	31:30.849 h	19
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 9,465 s	19
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 17,987 s	19
4.	Lando Norris	McLaren	+ 18,863 s	19
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 22,928 s	19
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 28,307 s	19
7.	Pierre Gasly	Alpine	+ 32,403 s	19
8.	George Russell	Mercedes	+ 34,250 s	19
9.	Alexander Albon	Williams	+ 34,567 s	19
10.	Oscar Piastri	McLaren	+ 42,403 s	19
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 44,986 s	19
12.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 45.509 s	19
13.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 49,086 s	19
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 49,733 s	19
15.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 56,650 s	19
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1.04,401 min	19
17.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1.07,972 min	19
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1.11,122 min	19
19.	Logan Sargeant	Williams	+ 1.11,449 min	19
20.	Lance Stroll	Aston Martin	Ausfall	16

STATISTIK DES WOCHENENDES

200

Die Antriebstechnik der Formel 1 erreichte beim Grand Prix der USA einen Meilenstein. Es war das 200. Rennen in der modernen Hybrid-Ära mit 1,6 Liter großen V6-Turbomotoren und zwei Elektromaschinen (MGU-H und MGU-K). Die Einführung dieser Technik war 2014. Seither haben sieben Teams in einem Hauptrennen gewonnen. Mercedes führt diese Liste mit 112 Erfolgen an. Red Bull kommt auf 62 Siege in der Hybrid-Ära, Ferrari auf deren 22. Racing Point, Alpha Tauri, Alpine und McLaren verbuchen jeweils einen Sieg seit 2014.

In Austin erfolgte der Start in den 200. GP der Hybrid-Ära

RENN-TICKER

START
Norris kommt besser weg und geht in Führung. Dahinter sortieren sich Pole-Setter Leclerc, Sainz, Hamilton und Verstappen ein. Piastri und Ocon treffen sich. Beide müssen später aufgeben.

RUNDE 4
Hamilton zieht an Sainz vorbei. Verstappen folgt eine Runde später.

RUNDE 6
Jetzt ist Leclerc fällig. Hamilton schnappt ihn sich in Kurve zwölf. Norris liegt mit 3,2 Sekunden vorn.

RUNDE 11
Weltmeister Verstappen überholt Leclerc und ist Dritter mit einem Rückstand von sieben Sekunden.

RUNDE 16
Red Bull agiert und ruft Verstappen zum Reifentausch. McLaren reagiert einen Umlauf später mit Norris. Parallel kommen Sainz und Pérez.

RUNDE 20
Mercedes bestückt Hamiltons W14 mit neuen Reifen. Der späte Stopp wirft ihn zurück. Ferrari lässt Leclerc für eine Einstoppstrategie draußen.

RUNDE 28
In seinem 100. Rennen ist Norris die Führung los. Er kann Verstappen nicht halten. Das Manöver passiert am Ende der Geraden in Kurve zwölf – mit DRS-Hilfe.

RUNDE 34
McLaren versucht den Undercut. Red Bull wehrt den früheren zweiten Reifenwechsel ab. Verstappen bleibt vor Norris.

RUNDE 38
Zweiter Stopp für Hamilton.

RUNDE 49
Auf frischen Mediums überrollt Hamilton den hart bestückten Norris und ist Zweiter.

ZIEL
Sieg für Verstappen. Sein dritter in Austin. Der 15. der Saison, der 50. der Karriere.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,44
Einmal über die Streckenlimits, und schon war die Pole-Position weg. Im Sprint dominierte er, im Hauptrennen zeigte König Max, dass er auch mit Problemen siegen kann.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 6,44
Pérez darf aufatmen. Fünfter im Sprint und Vierter im Hauptrennen. Ein paar gute Überholmanöver. Keine Fehler. Es geht langsam bergauf. Das löst auch die Bremse im Kopf.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,67
Die Pole-Position zeigt, dass Leclerc auf eine Runde auf Verstappen-Niveau fährt. Nach Platz 3 im Sprint wollte er auch ein Podium am Sonntag. Ein Stopp war ein Fehler.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,78
Auf eine Runde musste sich Sainz hinter Leclerc anstellen. Doch beim Reifenmanagement war er ihm einen Schritt voraus. Platz 4 hinter Norris war das Maximum für Ferrari.

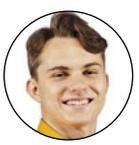
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 06/10 – Ø 7,72
Russell fand nie Vertrauen in das Upgrade. Er konnte nicht erklären warum. Im Sprint kosteten ihn zwei Fehler wichtige Punkte. Das Rennen litt unter einem schlechten Start.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,89
Das war wieder der Hamilton, wie wir ihn kennen. Er lieferte Verstappen ein tolles Duell. Einziger Kritikpunkt. Er schätzte das Leben des ersten Reifensatzes falsch ein.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 05/10 – Ø 6,67
Es war nicht sein Wochenende trotz Startplatz 8. Eine Kollision mit Piastri beendete früh seinen Tag. Auch im Sprint gab es für Ocon nichts zu erben. Gasly war stärker.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 08/10 – Ø 6,67
Gasly qualifizierte sich zwei Mal in den Top Ten. Und beide Male gab es Punkte. Obwohl die Alpine zu viel Reifenabnutzung zeigten. Gasly löste das Problem mit Köpfchen.

Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,89
Norris sah 17 Runden wie ein Sieger aus. Ab dem zweiten Reifensatz waren Verstappen und Hamilton schneller. Trotzdem stand er zum sechsten Mal auf dem Podium.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 06/10 – Ø 7,44
Diesmal ging Piastri leer aus. Im Sprint verheizte er die Reifen zu schnell. Doch Piastri lernt fix. Im Rennen lief es besser, bis ihn eine Kollision mit Ocon matt setzte.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,56
Das Beste war der Aufstieg ins Q2. Alfa-Sauber hatte die Bodenfreiheit der Autos zu hoch gesetzt. Somit fehlte Abtrieb. Beide Hinwiler Autos spielten keine Rolle.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 04/10 – Ø 5,50
Zhou litt unter den gleichen Problemen wie Bottas. Da halfen auch antizyklische Boxenstopps nicht. Im Sprint verlor er einen Platz wegen einer Strafe. Punkte waren weit weg.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 8,39
Raus im Q1 und im SQ2. Dann baute das Team auf die Katar-Spezifikation um. Nach dem Start aus der Box war Alonso kaum langsamer als die Spitze. Bis zum Ausfall.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,44
Das Pech setzte sich beim Austin-Wochenende zunächst fort. Doch der Umbau des Setups half. Trotz Start aus der Box landete der Kanadier in den Punkten. Chapeau!

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 04/10 – Ø 5,89
Die B-Version des Haas lernte nur mühsam das Laufen. Magnussen fuhr meistens am Ende des Feldes. Im Rennen wachte er erst im letzten Stint auf. Trotz Lenkungs-Ärger.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,56
Die Haas-Piloten starteten aus der Box. Der Setup-Tausch war die richtige Entscheidung. Hülkenberg kämpfte sich bis auf Platz 13 vor. Und hat endlich wieder Autos überholt.

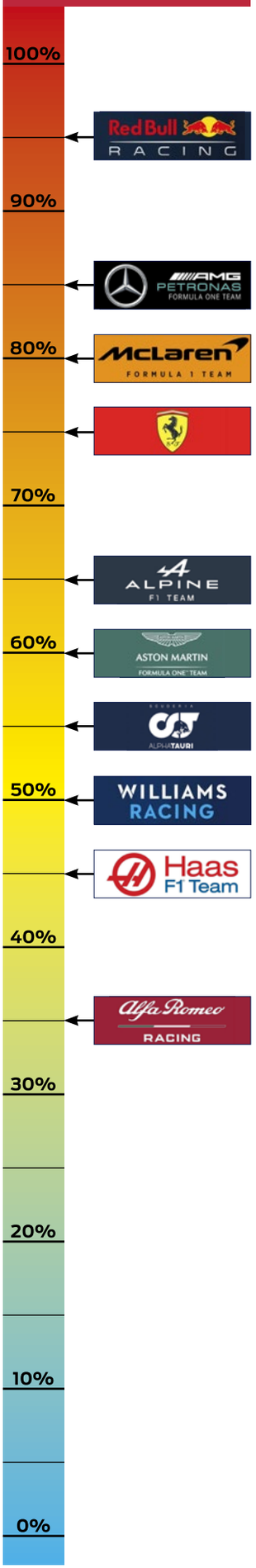
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 7,00
Beim Sprint war Tsunoda nirgendwo. Im Rennen klappte es besser. Der Japaner fuhr vom 11. Startplatz in die Punkte und holte sich den Extra-Punkt für die schnellste Runde.

Daniel Ricciardo – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,67
Das Comeback war zweigeteilt. Am Sprint-Samstag lag Ricciardo vor Tsunoda. Im Rennen war es umgekehrt. Die Einstopp-Taktik zwang ihm zu viel Reifenmanagement auf.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,72
Austin war keine Williams-Strecke. Trotzdem schaffte es Albon ins SQ3 und auf Rang 9 im Sprint. Im Rennen landete er mit einer Fünf-Sekunden-Strafe auf Platz 11.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 4,83
Sargeant fuhr eines seiner stärksten Rennen und kam nur 1,2 Sekunden hinter Albon ins Ziel. Wegen zu dünnen Planken bei Mercedes und Ferrari gab es sogar einen Punkt.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

SPORTSTARS BEI ALPINE

Im Juli hat Alpine 24 Prozent seines Rennstalls an die US-Investorgemeinschaft Otro Capital verkauft. Mittlerweile ist ein Teil der Anteile an Weltklasse-Sportler mit viel Geld weiterveräußert worden. Jetzt sind auch Football-Star Patrick Mahomes, Boxer Anthony Joshua und Golfer Rory McIlroy Teilhaber des Alpine-Teams.

DER TEUERSTE PAVILLON

Nicht Monte Carlo, nicht Las Vegas: Die höchsten Mietpreise für Pavillons und Büros im Fahrerlager ruft Austin auf. Jedes Team muss 150 000 Dollar für den Pavillon samt Einrichtung bezahlen. Der Mietpreis gilt für fünf Tage.

PUNKTE GUT FÜR DEN KOPF

Valtteri Bottas atmet auf. „Der Punktegewinn in Katar war unglaublich wichtig für den Kopf. Für Fahrer und Team. Wenn du so lange keine Punkte geholt hast, fragst du dich, ob du es überhaupt noch kannst. Jetzt wissen wir, dass es möglich ist, wenn wir alles richtig machen."

RUSSELL ÄRGERT KRITIK

George Russell reagiert empfindlich auf die Kritik von Ex-Piloten, die der aktuellen Fahrergeneration nach der Hitzeschlacht von Katar vorwerfen, sie sei verweichlicht: „Die sind auch 20 Sekunden pro Runde langsamer gefahren als wir."

SKIANZUG BEI 33 GRAD

Auch für Nico Hülkenberg war der GP Katar das härteste Rennen seiner mittlerweile 199 GP-Starts. „Die Overalls sind seit dem Gros-

WILHELM

Hülk: Rennoverall wie Skianzug

jean-Unfall um ein paar Lagen dicker als früher. Da staut sich die Hitze. Es ist so, als würdest du mit einem Skianzug bei 33 Grad ständig gegen einen heiß gelaufenen Föhn laufen."

ERSTMALS IN NEW YORK

Auch das gibt es. Obwohl GP-Piloten weit gereist sind, war Carlos Sainz vor dem GP USA zum ersten Mal in New York. Der Spanier war beeindruckt vom Big Apple: „Ich habe die Atmosphäre, den Central Park und die Restaurants genossen, aber der Verkehr ist eine Nummer zu viel."

SCHLAFLOSE NÄCHTE

Mario Andretti leidet mit dem Formel-1-Projekt seines Sohnes Michael. Amerikas 83-jährige Motorsportlegende gibt zu: „Ich weiß nicht, wie viel Zeit mir noch bleibt. Aber das Team von Michael ist der letzte große Traum meines Lebens. Ich will es noch am Start sehen." Die ablehnende Haltung der anderen Teams und von Liberty zerrt an den Nerven: „Ich habe viele schlaflose Nächte."

BROWN GEGEN VIER US-GP

McLaren-Chef Zak Brown ist gegen einen vierten US-Grand Prix: „Drei sind genug. Ein vierter Lauf in den USA würde zu Lasten anderer Destinationen gehen. Es stehen viele neue Länder vor der Tür, die dann vielleicht leer ausgehen würden."

DER EINSILBIGE STROLL

Lance Stroll entschuldigte sich nachträglich für sein unflätiges Verhalten in Katar, als er das Lenkrad aus dem Cockpit warf und seinen Trainer stieß. Die FIA verwarnte ihn. Bedauert Stroll sein Verhalten? „Ja." Hat er überhaupt noch Spaß an der Formel 1? Wieder „Ja." Gibt es dem etwas hinzuzufügen? Antwort: „Nein."

WILHELM

Stroll: Noch Spaß an der Formel 1

KOMMENTAR

Ich weiß, das ist ein heißes Eisen, das die Formel-1-Gemeinde spaltet. Viele Fans wünschen sich die Tankstopps wieder zurück, weil sie in der Schumacher-Ära sozialisiert worden sind. Als mich 1970 das Interesse am Motorsport gepackt hat, gab es gar keine Boxenstopps. Wer hält, verliert, hieß es damals. Ich fand es dann doch spannend, wie Brabham 1982 eine Reglementslücke gefunden hat und plötzlich das Rennen in zwei Hälften teilte. Mit Tanken und Reifenwechsel dazwischen.
Die Spannung verflog, als diese Praxis ab 1994 zur Regel wurde. Tankstopps hatten zur Folge, dass die Fahrer zwei bis drei Mal die Boxen ansteuerten, weil man mit kürzeren Stints dazwischen schneller fahren konnte. Oft waren drei, manchmal sogar vier Stopps schneller als einer. Das hat die Rennen unübersichtlich

XPB

Lieber weniger oder mehr Boxenstopps? Daran scheiden sich die Geister

gemacht. Erst nach der letzten Runde der Boxenstopps war klar, wer gegen wen fährt. Okay, den einen oder anderen Fahrer konnte man schon auf seinem Weg ins Ziel verfolgen, nicht aber das ganze Feld. Und wie viele Fans haben schon den Zeitenmonitor während der TV-Übertragung neben sich stehen? Die Laufkundschaft, und das ist nun mal der größte Teil der Zuschauer, versteht gar nichts. Und auch der Fan an der Rennstrecke tut sich schwer, außer er sitzt direkt vor einer Video-Leinwand. Um einen Sport zu mögen, muss man ihn verstehen. Und es muss Abwechslung geben. Aus den 54 Boxenstopps in Katar stach nur der Rekordstopp von McLaren mit Lando Norris hervor. Der Sprint ohne einen Boxenhalt war viel unterhaltsamer als das Hauptrennen. Weil es unterschiedliche Reifen und damit Taktiken gab. Erst machte die Soft-Fraktion die Show, dann die Medium-Starter. Deshalb mein alter Vorschlag, neu aufgewärmt: Pirelli soll mit entsprechend Vorlauf überall alle sechs Reifenmischungen anbieten. Jeder startet auf dem Reifen, auf dem er sich qualifiziert hat. Dann kann jeder machen, was er will. Keine Boxenstopps oder vier. Das gibt hinterher Gesprächsstoff. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Haben Sie lieber mehr oder weniger Boxenstopps? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ende der Alleinherrsch

Red Bull gewinnt weiter Rennen, doch die Dominanz schwindet. Holt die Konkurrenz auf oder stellt sich der Weltmeister gerade selbst ein Bein?

Von: **Michael Schmidt**

Das Gewinnen ging Max Verstappen schon mal leichter von der Hand. In Katar fand er im Sprint in Oscar Piastri seinen Meister. Im Hauptrennen betrug sein Vorsprung auf die McLaren 4,8 Sekunden. Hätte Lando Norris die mögliche Pole-Position nicht mit einem Fehler in der letzten Kurve verspielt, wäre die Gegenwehr noch größer gewesen.

Austin war eigentlich Red-Bull-Land. Das Layout mit Kurven aller Art favorisiert das beste Auto der Saison. Doch im Verlauf des letzten Jahres sind noch mehr Bodenwellen dazugekommen. Das mag der RB19 nicht, weil man dann mit der Bodenfreiheit in Bereiche muss, in dem die Aerodynamik nicht mehr den überragenden Abtrieb liefert, der dieses Auto so auszeichnet. Diese Konstellation stellte sich schon in Singapur als Killer heraus und brachte Red Bull auch in Monte Carlo in Schwierigkeiten.

Verstappen drehte zwar die schnellste Q3-Runde, doch die wurde ihm wegen Verletzung der Streckenlimits gestrichen. Ein klares Zeichen dafür, dass der Weltmeister in der Qualifikation kein Polster mehr hat, auf dem er sich ausruhen kann. Charles Leclerc, Lewis Hamilton und Lando Norris waren ihm zu dicht auf den Fersen. Die zweitschnellste Runde war nur noch für den sechsten Startplatz gut.

> Max Verstappen ist Red Bulls Segen und Fluch zugleich. Kaum ein Fahrer im Feld verspürt große Lust, sich von dem dreifachen Weltmeister verprügeln zu lassen.

Über die Distanz zeigt der Red Bull immer noch seine Zähne. „Er geht mit den Reifen pfleglicher um als alle anderen Autos, und er holt mehr aus Reifen raus, die Grip verlieren“, attestiert McLaren-Teamchef Andrea Stella. Im Hauptrennen dauerte es 39 Runden, bis Verstappen endgültig an erster Stelle lag. Die Strategie verspielte Hamiltons Siegchancen. Dann kam noch die Disqualifikation dazu.

Konkurrenz lernt dazu

Die Konkurrenz hat aufgeholt. Der McLaren ist in schnellen und mittelschnellen Kurven ein echter Gegner geworden. „Und in den langsamen Kurven verlieren wir nicht mehr so viel Zeit wie früher“, bestätigt Piastri. Mercedes und Ferrari fanden mit neuen Unterböden jeweils zwei Zehntel und beginnen, ihre Autos immer besser zu verstehen. Dieses Verständnis führte dazu, dass die letzten Upgrades auch den Zeitgewinn brachten, den der Windkanal versprach.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Konkurrenz holt auf: In Austin musste sich Max Verstappen strecken. Mercedes, McLaren und Ferrari kommen ihm näher

aft?

WILHELM

Red Bull hat ihnen auch genug Anschauungsunterricht gegeben. Der RB19 hing in Monte Carlo und Katar am Haken und gab so einen Blick auf die Unterseite des Autos frei. Anhand von Fotos wurde das Wunderauto rauf- und runtergescannt und vermessen. Red-Bull-Ingenieure wechselten die Seiten und brachten Know-how mit. Die Gegner wissen jetzt, dass der RB19 ein längeres Chassis und ein kürzeres Getriebe hat und dass beide Bausteine unten wie ein Kajak zugeschnitten sind, um Platz für die Aerodynamik zu schaffen. Das können die Verfolger zwar erst 2024 korrigieren, doch damit wird auch das Licht am Ende des Tunnels heller. Und das stärkt die Moral.

Headhunter nahmen Red Bull ins Visier. Chefdesigner Rob Marshall, der 2024 bei McLaren anfängt, war die Königsfigur auf dem Transfermarkt. Auch Mercedes, Ferrari, Alpine, Sauber und Haas rekrutierten Ingenieure aus Milton Keynes. Der Budgetdeckel zeigt mit Verspätung seine Wirkung. Die großen Teams können nicht mehr alle Leute halten, weil ihnen beim Gehalt und den Aufstiegsmöglichkeiten Grenzen gesetzt sind. Speziell Red Bull, wie einer der Abtrünnigen erzählt. Die Technikabteilung wurde in viele kleine Bereiche strukturiert. So entsteht Spezialwissen auf jedem Gebiet. Das birgt jedoch die Gefahr, dass man in seinem Projekt kaum Beförderungschancen hat, gleichzeitig aber nicht in eine andere Abteilung wechseln kann, weil dort schon die besten Leute für ihre Spezialaufgabe sitzen.

Der Aderlass bleibt nicht ohne Folgen. Er schwächt den Gejagten und stärkt die Jäger. Seit dem Tod von Firmengründer Dietrich Mateschitz rumort es auch in der Chefetage. Immer mehr Heckenschützen tauchten auf, um ihren Teil an der Macht einzufordern. Teamchef Christian Horner träumte von einer Alleinregierung über Red Bull, Alpha Tauri und RB Powertrains in der Hoffnung, Sportchef Helmut Marko ziehe sich so bald wie möglich auf sein Altenteil zurück. Doch der 80-jährige Grazer hatte noch ein Ass im Ärmel. Aufgescheucht durch Medienberichte ruderte Horner in Austin zurück und beteuerte, es sei alles wie immer. „Die Minen sind entschärft. Horner macht das Tagesgeschäft, und ich treffe im Hintergrund die strategischen Entscheidungen“, bestätigte Marko.

WILHELM

Ärger im Paradies? Die internen Reibereien sollen gelöst worden sein

WILHELM

Schwerer Stand: Sergio Pérez sieht gegen Max Verstappen kein Land

WILHELM

Alte Teamkollegen: Daniel Ricciardo gilt im Ernstfall als Pérez-Ersatz

Der Ex-Rennfahrer ist der einzige im Team, der verstanden hat, dass eine Zentralregierung über zwei Teams bald rechtliche Probleme nach sich ziehen könnte. In keinem anderen Profisport ist es erlaubt, dass ein Besitzer zwei Teams oder Vereine in einer Liga antreten lässt. Weil es zu Interessenskonflikten führen kann. Noch maulen die Gegner hinter vorgehaltener Hand, doch die Rufe nach Zerschlagung des Imperiums könnten lauter werden, wenn Alpha Tauri dank besserer Synergien mit dem A-Team in der WM weiter vorne steht. Dann wäre auch der Plan, Ingenieure über beide Teams zu verteilen, um im Budgetdeckel zu bleiben, gefährdet. Red Bull operiert ohnehin am Limit, nachdem die FIA im April sämtliche Schlupflöcher mit Scheinfirmen und Teilzeitjobs geschlossen hat.

Gewissermaßen ist auch Max Verstappen ein Problem für den Weltmeister. Der dreifache Weltmeister ist so gut, dass kaum einer der anderen Fahrer Lust verspürt, neben ihm in einem Team zu fahren. Sergio Pérez ist da ein abschreckendes Beispiel. Der Mexikaner ist gewiss kein schlechter Rennfahrer, aber er wird von Verstappen nach allen Regeln der Kunst verprügelt. Wenn man eine halbe Sekunde und mehr verliert, fährt irgendwann auch die Bremse im Kopf mit. Er selbst gibt es zu. „Es muss brutal sein, neben Max zu bestehen. Er ist unerbittlich. Um das auszuhalten, brauchst du einen starken Kopf“, fühlt Horner mit.

Pérez wurden bereits Rücktrittsgedanken angedichtet. Doch der WM-Zweite dementiert: „Ich trete nicht zurück. Und ich bin mir auch zu 100 Prozent sicher, dass ich nächstes Jahr im Red Bull sitze. Es ist meine persönliche Herausforderung, aus dieser Krise herauszufinden.“ Wer wäre im Ernstfall Ersatz? Daniel Ricciardo heißt es aus der Kommandozentrale. Wenn sich da nicht noch Sebastian Vettel am Telefon meldet. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

B-Version von Haas

Fünf Teams besserten für das Rennen in den USA mit neuen Teilen nach. Der Star dabei war Haas mit einer B-Version, die einen Konzeptwechsel einleitet. Der erste Auftritt verlief durchwachsen.

Von: **Andreas Haupt**

Mit dem alten Konzept war Haas in eine Sackgasse gelaufen. Die Ingenieure fanden einfach keinen zusätzlichen Abtrieb mehr und bekamen auch den Luftwiderstand nicht gesenkt. Also musste ein Neustart her. Den vollzog Haas beim Heimspiel in den USA. Es war ein Kraftakt mit Risiko bei nur einem Training. Prompt verzettelten sich die Ingenieure beim Setup.

Neu sind die Bremsbelüftungen vorn, der Unterboden, der Kühleinlass in den Seitenkasten, die Form des Seitenkastens selbst, die Motorabdeckung und die Kühlauslässe. Die B-Version mit ihrer eingelassenen Rampe auf der Oberseite des Seitenkastens wirkt wie eine Mischung aus Red Bull und Aston Martin. Die Ingenieure sahen in den Daten direkt mehr Abtrieb. Aber nicht in dem Ausmaß, wie man es im Team erhofft hatte. „Das neue Konzept bietet aber mehr Entwicklungsspielraum." Und zwar für 2024. Die Ziele: stabilerer Abtrieb, berechenbareres Fahrverhalten, weniger Leid im Verkehr, weniger Reifenverschleiß. ■

MSA

Neues Konzept: Haas baute den VF-23 für das Heimspiel komplett um

Formel 1

Andretti im Windkanal

Am ersten Trainingstag von Austin fand für Andretti eine Premiere statt. Obwohl die Zulassung noch fehlt, stand der Prototyp von Andrettis Formel-1-Auto bei Toyota in Köln im Windkanal.

Von: **Michael Schmidt**

Michael Andretti machte in Austin Werbung für sein Formel-1-Projekt. Er hat zwar den Segen der FIA, wartet aber immer noch auf einen Termin bei Formel-1-Boss Stefano Domenicali. Der frühere Rennfahrer will, dass die FOM bei der wirtschaftlichen Prüfung seines Rennstalls Gas gibt. Es geht darum, ob Andretti Cadillac der Formel 1 einen Mehrwert bringt. Für Andretti eine Frage mit klarer Antwort: „Wir bringen Sponsoren und Gäste, kaufen Werbung und haben den Wert der anderen Teams schon verdoppelt. Und die Fans lieben uns. Es wird das erste echte amerikanische Team."

Die Vorbereitungen für einen Start 2025 laufen auf vollen Touren. Andretti hofft deshalb auf eine schnelle Entscheidung im F1-Hauptquartier. „Wir haben viele gute Ingenieure eingestellt, die wissen wollen, wie es weitergeht." Das erste 60-Prozent-Modell von Andretti stand an dem Tag im Toyota-Windkanal, an dem in Austin das erste Training lief. Andretti hat sich vorerst ein Jahr in Köln eingemietet. Er verrät: „Im Chassis steckt nicht nur unser Know-how. General Motors hängt sich unheimlich rein, rekrutiert viele neue Leute. Die sind mit Feuereifer dabei. Das ist in Werkseinsatz." Das Team wird zweigeteilt. 700 Leute in den USA, 400 in England. Die Autos werden in Indianapolis gebaut, aber von England aus betreut. Auf beiden Seiten des Atlantiks gibt es ein Designbüro. ■

MOTORSPORT IMAGES

Michael Andretti (Mitte) trommelte in Austin für sein geplantes F1-Projekt

NACHRICHTEN

DOOHAN IM ALPINE

Jack Doohan bekommt in diesem Jahr noch zwei Einsätze im Alpine. Der Sohn der Motorradlegende Mick Doohan darf in Mexiko und in Abu Dhabi im ersten Training eines der beiden Autos fahren. Der 20-jährige Australier ist Reservefahrer des französischen Rennstalls.

40 TESTTAGE FÜR PIRELLI

Die FIA gestattet Pirelli 2024 mehr Testtage für künftige Reifenentwicklungen. Die Zahl der Tage wurde von 35 auf 40 erhöht. Außerdem sind noch vier Extra-Tage festgesetzt, um das Regenproblem zu lösen. Da ist nicht nur Pirelli mit neuen Regenreifen gefragt. Die FIA unternimmt einen neuen Versuch mit Gischtabweisern.

DEUTSCHE BEI RED BULL

Red Bull hat zwei Deutsche in seinen Juniorkader aufgenommen. Oliver Goethe beendete die Formel-3-Meisterschaft 2023 als Achter. Auch Tim Tramnitz gehört zum Pool. Der 18-jährige Hamburger qualifizierte sich als Vizemeister der Formel 4 in Italien und Deutschland.

MAXIMALSTRAFE ERHÖHT

Fahrer und Teamchefs stutzten nach einer Änderung des Internationalen Sportgesetzes. Demnach vervierfacht sich der Maximalbetrag, der in der Formel 1 als Strafe ausgesprochen werden könnte, von 250 000 auf eine Million Euro. In anderen FIA-Serien sind es zwischen 500 000 bis 750 000 Euro. Die Anpassung nach zwölf Jahren sei nötig, weil der alte Betrag nicht mehr „die Bedürfnisse im aktuellen Motorsport reflektiert habe". Mercedes-Teamchef Toto Wolff befindet: „Das sind surreale Zahlen, mit denen da hantiert wird. Das verstehen normale Menschen da draußen nicht. Die Hälfte der Fahrer könnte das nicht bezahlen." Aston-Teamchef Mike Krack stimmte zu: „Wir sollten zurück in die reale Welt kommen."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DEUTSCHLANDS KOMPAKTE AUTO-SHOW

AUTOKAUF zeigt den kompletten deutschen Pkw-Markt und hilft Ihnen beim Neu- und Gebrauchtwagenkauf mit allen kaufentscheidenden Fakten zu jedem Modell.

Immer topaktuelle Daten.

NEU
JETZT
IM HANDEL!

TELEFON: 0781 6396659 **E-MAIL:** automotorsport@burdadirect.de **ONLINE:** www.ams.to/autokauf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kunststück: Bisher holte kein Team zwei Mal in Folge den Titel in der Fahrerwertung im ADAC GT Masters

ADAC

Die stillen Helden

Ein Flop-Samstag für die Titelfavoriten, eine Massenkarambolage am Sonntag am Start und viele Diskussionen um die Zukunft der Serie. So lässt sich das ADAC GT Masters in Hockenheim zusammenfassen. Plus: Mit Elias Seppänen und Salman Owega zwei frisch gekürte Meister, für die gilt: Stille Wasser sind tief.

Von: **Bianca Leppert**

Es ist ein Meistertitel mit zwei Superlativen. Dem Team rund um Klaus Landgraf ist es als einziger Mannschaft gelungen, gleich zwei Mal hintereinander den Fahrertitel im ADAC GT Masters zu gewinnen. Dabei treten die frisch gekürten Champions Elias Seppänen und Salman Owega in große Fußstapfen bei Mercedes-AMG. Schließlich hieß ihr Vorgänger Raffaele Marciello. Mit ganz so viel Erfahrung können die beiden nicht aufwarten. Denn hier verbirgt sich der zweite Superlativ: Sie sind mit 18 (Owega) und 19 Jahren (Seppänen) das jüngste Meisterschaftsduo in der Geschichte des ADAC GT Masters.

Und manchmal merkt man es den beiden auch ein bisschen an. Sagen wir mal so: Der Jubel zeigte sich nach außen hin nicht gerade überschwänglich. Die beiden freuten sich mehr nach innen. Dabei könnte man fast meinen, sie seien beide aus Finnland und hätten sich ein bisschen was von Kimi Räikkönen abgeschaut. Tatsächlich kommt Seppänen aus Helsinki, Owega aus Köln. Beide haben ein klares Ziel vor Augen: „Wir wollen Werksfahrer werden“, sagen sie einstimmig.

Owega mit Nervenflattern

Der Meistertitel ist dafür sicherlich keine schlechte Empfehlung. Beinahe wäre ihnen der aber durch die Lappen gegangen. Sie reisten als Titelfavoriten an, doch Owega zeigte im Samstags-Rennen Nerven und rutschte in Runde 9 wie aus dem Nichts in der Sachs-Kurve auf Platz 5 liegend ins Kies. Mit viel Dusel blieb ein Einschlag aus, aber einmal aus dem Rhythmus und mit beschädigtem Splitter und Unterboden wurde er in den folgenden Runden bis auf Rang 9 durchgereicht. Seppänen betrieb Schadensbegrenzung und fuhr den beschädigten Mercedes-AMG GT3 auf dieser Position auch über die Ziellinie. „Um ganz ehrlich zu sein, habe ich mir nach dem Samstag keine allzu großen Hoffnungen mehr auf den Titel gemacht“, sagte Teamchef Klaus Landgraf. „Aber das Team hat bis tief in die Nacht geschraubt. Ohne diese Einstellung wäre das alles nicht möglich.“

> „Nach dem Samstag habe ich mir keine großen Hoffnungen mehr auf den Titel gemacht. Aber das Team hat bis tief in die Nacht geschraubt.“
>
> Klaus Landgraf, Teamchef

Schließlich triumphierten die GRT-Lamborghini-Piloten Benjamín Hites und Marco Mapelli nach einem irren Duell mit Alain Valente/Ralf Aron im HRT-Mercedes und holten so in der Tabelle ordentlich auf. Der Kampf zwischen Mapelli und Aron begann direkt nach dem etwas verpatzten Boxenstopp von Mapelli. Immer wieder beharkten sie sich Seite an Seite und rodelten sogar wie bei einer einstudierten Ballett-Choreografie gemeinsam neben die Strecke. Als Aron nach einem Manöver von der Rennleitung aufgefordert wurde, die Führung an Mapelli abzugeben, durfte man die Tüte Popcorn rausholen. Denn Aron blies sofort wieder zum Angriff. „Wenn du jemanden durchlässt, kannst du nicht gleich wieder angreifen“, wunderte sich Mapelli.

Der Italiener ließ sich aber nicht aus der Ruhe bringen, fuhr den Sieg vor dem HRT-Duo nach Hause und hielt damit die Titelchancen lebendig. Sowohl Lamborghini und Mercedes waren dabei in einer anderen Liga und setzten sich an der Spitze ab, obwohl Lamborghini vor dem Rennen noch 15 Kilogramm Zusatz-Gewicht aufgrund einer neuen Balance-of-Performance-Einstufung zuladen musste.

Auch Porsche hatte 15 Kilo extra an Bord bekommen. Nico Menzel und Jannes Fittje bescherten Huber Motorsport trotzdem zum Saisonabschluss ein weiteres Podium. „Es war das Maxi-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC

Der grüne Lamborghini von Hites/Mapelli setzte sich am Samstag durch

ADAC

HRT holte den Sieg am Sonntag und sicherte sich die Teamwertung

mum“, sagte Menzel. „Es gab auch kaum Testmöglichkeiten, weil es im Rennen zum ersten Mal trocken war. Du versuchst, den Reifen einzuteilen und nach Hause zu fahren. Das letzte Bisschen hat gefehlt.“

Start mit Domino-Effekt

Nach dem Samstag schrumpfte der Vorsprung des Landgraf-Duos Owega/Seppänen auf nur zehn Punkte vor Mapelli/Hites. In der Teamwertung lag Joos aussichtsreich auf Platz 1. Innerhalb von wenigen Sekunden fielen jedoch gleich mehrere Entscheidungen beim explosiven Start ins Sonntagsrennen. Mapelli kam von Startposition 2 nicht ideal weg und beharkte sich mit Maxi Götz im HRT-Mercedes und Nico Bastian im Joos-Porsche. Götz wurde von den beiden ins Sandwich genommen, und wenige Augenblicke später kam es zum großen Knall mit Siegern und Verlierern. Mapelli konnte die Titelträume an der Garderobe abgeben. Seppänen/Owega, die im Quali nur Platz 7 geschafft hatten, profitierten. Für das Team rund um Michi Joos war es wiederum ein K.o., der den Weg für HRT zum Gewinn der Teamwertung freimachte. Während Sven Müller einen der beiden Joos-Elfer direkt abstellen musste, hinkte Bastian zwar noch ein paar Runden mit, parkte aber kurze Zeit später endgültig in der Box.

GRT-Teamchef Gottfried Grasser musste die Szenen am Start erst einmal verdauen. „Das war ein schwarzer Sonntag für uns“, sagte er. „Es hätte zum Titel gereicht, wenn wir so wie in der Startaufstellung ins Ziel gekommen wären. Bei der Kollision habe ich für jeden der drei ein bisschen Verständnis. Natürlich war auch der Start von Marco nicht der beste, bei Maxi hätte ich mir vielleicht ein bisschen mehr Zurückhaltung gewünscht.“ Götz meinte: „Ich konnte das nicht vermeiden. Du willst dich natürlich als eine Art Gaststarter auch nicht in den Titelkampf einmischen.“

Nach der Eröffnung des Rennens mit diesem Feuerwerk erinnerte die Darbietung anschließend mehr an einen Tanztee. Wie bei einer Prozession drehten Valente/Aron im HRT-Mercedes vor Götz/Umbrarescu und Seppänen/Owega ihre Runden und feierten damit einen Mercedes-Dreifachsieg. Überhaupt witzelte so mancher, es gäbe Parallelen zu einem Mercedes-AMG-Markenpokal. Schließlich waren fünf der insgesamt sieben Autos im Ziel aus Affalterbach. Insgesamt starteten elf Autos. Neu: Zwei Mercedes-AMG von Schnitzelalm Racing. Mit einem der beiden sammelte man speziell Daten für zukünftige Steer-by-wire- und Brake-by-wire-Technologien, die vom Sohn des Paravan-Gründers Roland Arnold unter dem Namen ArnoldNextG entwickelt werden.

Obwohl die Qualität der Rennen nicht zur Debatte stand, ist man sich einig: Es müssen mehr Autos werden. Die Zukunftspläne stellte der ADAC nun vor (siehe Nachrichten). Bleibt abzuwarten, ob sie fruchten. ■

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 1. LAUF

Pole-Position:
#63 Benjamín Hites (GRT Grasser-Racing-Team, Lamborghini Huracán GT3), 1.38,489 min
Schnellste Runde:
#63 Benjamín Hites (GRT Grasser-Racing-Team, Lamborghini Huracán GT3), 1.39,949 min

1.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	37 Runden
2.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 1,751 s
3.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R (992)	+ 12,716 s
4.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (992)	+ 21,500 s
5.	#99	Arnold/Jöns	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	+ 25,980 s
6.	#11	Marchewicz/Wiskirchen	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	+ 28,666 s
7.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 29,310 s
8.	#3	Umbrarescu/Götz	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 29,695 s
9.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+ 36,300 s
10.	#19	Joos/Bastian	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (991.2)	+ 55,560 s

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 2. LAUF

Pole-Position:
#2 Ralf Aron (Haupt Racing Team, Mercedes-AMG GT3), 1.38,033 min
Schnellste Runde:
#2 Ralf Aron (Haupt Racing Team, Mercedes-AMG GT3), 1.39,607 min

1.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	35 Runden
2.	#3	Umbrarescu/Götz	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 4,306 s
3.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+ 6,301 s
4.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R (992)	+ 9,212 s
5.	#11	Marchewicz/Wiskirchen	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	+ 11,210 s
6.	#7	Karklys/Southern	Liqui Moly Team Engstler	Audi R8 LMS GT3 Evo II	+ 48,979 s
7.	#99	Arnold/Jöns	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	+ 1.38,218 min
-	#19	Joos/Bastian	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (991.2)	+ 27 Runden
-	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R (992)	+ 34 Runden
-	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 34 Runden

ADAC

Erste Pole am Sonntag: Ralf Aron

PUNKTESTAND FAHRER NACH 12 VON 12 LÄUFEN

1.	Seppänen/Owega	181 Punkte
2.	Aron/Valente	170
3.	Fittje/Menzel	165
4.	Hites/Mapelli	157
5.	Gehrsitz/Müller	151
6.	Umbrarescu	142
7.	Coseteng/Green	136
8.	Zimmermann/Evans	91
9.	Götz	75
10.	Karklys	72

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Es macht schon Laune“

Timo Glock startete beim Finale der Nürburgring Langstrecken-Serie, um seine Permit zu machen. Wie es ist, wenn einem die GT3-Autos um die Ohren fahren, wie er seine allerersten Nordschleifen-Runden erlebt hat und weshalb er auch im BMW 318ti Cup und Porsche Supercup Spaß hat.

Von: **Bianca Leppert**

STEFAN BALDAUF

Sie gaben kürzlich ein Gastspiel im DMV BMW 318ti Cup, waren im Porsche Supercup aktiv und sind zuletzt beim Saisonfinale in der NLS auf einem BMW M240i gestartet. Juckt es wieder im Gasfuß?
Ich habe ja eigentlich nie aufgehört. Aber es gab keine Möglichkeiten. Bei Porsche durfte ich im Supercup das VIP-Auto fahren, den DMV BMW 318ti Cup bin ich aus Spaß gefahren. Das kam über das Autohaus Cuntz, das ich bei einem Driving Experience Event in Hockenheim kennengelernt habe. Ich fand es toll, wie sie mit ihren Kunden umgehen, und habe dort auch ein Auto gekauft.

Wie kam es dann zu dem Renneinsatz?
Ich habe gesehen, dass sie so einen BMW 318ti haben. Ich kannte das Konzept gar nicht. Und sie meinten, wenn ich Bock habe, kann ich mitfahren. Ich habe einen Tag getestet und viel Spaß gehabt. Ich wollte einfach wieder die Basis des Motorsports beschnuppern. Am Samstagabend haben wir einen Kasten Bier aufs Dach gestellt, und du hast dich mit allen Fahrern unterhalten. So wie früher.

Und wie kam es zum Projekt Nordschleifen-Permit?
Es gab aus diesem Kreis die Idee, eventuell beim 24h-Rennen Nürburgring einen GT4 einzusetzen. Ich muss ja aber noch die Permit machen. So kam der Kontakt zu dem Team zustande, in dem ich jetzt gefahren bin. Eigentlich war schon beim letzten Mal der Plan, dass ich das 24h-Rennen Nürburgring mit Timo Scheider und Mike Rockenfeller auf einem Auto fahre. Es wurde dann Martin Tomczyk. Ich konnte die Permit nicht machen, weil ich Überschneidungen mit meinem Formel-1-Engagement hatte.

> „Wenn du nicht ständig in den Spiegel schaust, hast du plötzlich einen GT3-Koffer im Kreuz.“
>
> Timo Glock

Sind Sie vorher schon in der Grünen Hölle gefahren?
Vor 15 Jahren mal mit dem Straßenauto. Mit dem Rennauto waren es aber meine ersten Runden auf der Nordschleife. Es macht schon Laune. Wenn du nicht ständig in den Rückspiegel schaust, hast du plötzlich einen GT3-Koffer im Kreuz. Der Unterschied ist gewaltig. Es ist eine Herausforderung, den Verkehr zu lesen. Auch mit so einem Auto ist das eine Challenge. Deshalb bin ich hier und mache meinen Führerschein.

Was halten Sie von der aktuellen Permit-Regelung?
Es hat Vor- und Nachteile. Bei jemandem, der schon alles auf diesem Planeten gefahren ist, kann man das ein bisschen infrage stellen – und ich bin ja einiges gefahren. Trotzdem ist es sinnvoll, in einem kleineren Auto wie etwa einem GT4 mal ein Rennen zu fahren – aber nicht als Voraussetzung dafür, dass du überhaupt die Zulassung bekommst. Es ist aber selbst für jemanden, der Erfahrung hat, wichtig, auf einem kleineren Auto die Verkehrssituation verstehen zu lernen. Für alle anderen Hobbyfahrer ergibt es Sinn, sich langsam an so ein Thema heranzutasten. Es sind ja schon über 20 Kilometer Strecke, Verkehr und so weiter. Die müssen ja noch viel mehr Dinge lernen und verstehen, als es bei uns der Fall ist. Es ist eine Rennstrecke, die einzigartig ist, weshalb es eine andere Herangehensweise braucht. Aber man könnte es anders kategorisieren.

STEFAN BALDAUF

Im BMW M240i drehte Timo Glock die ersten Runden auf der Nordschleife

Was waren die größten Herausforderungen für Sie?
Witzigerweise bin ich über die Strecke gefahren und wusste, was kommt. Ich hatte nicht das Gefühl, dass ich hier zum ersten Mal fahre. Ich habe schon zu viele 24h-Rennen aus der On-Board-Perspektive gesehen. Aber nach den Namen der Streckenabschnitte darf man mich noch nicht im Detail fragen.

Ob großes oder kleines Auto – das macht für Sie in Sachen Spaß also keinen großen Unterschied?
Ohne ein GT3-Auto hier bisher bewegt zu haben, glaube ich sogar, dass es in einem kleinen Auto schwieriger ist. Ein GT3-Auto hat so viel Abtrieb, dass du manche Kuppen und Bodenwellen gar nicht merkst. Mit dem kleinen Auto bist du immer in Bewegung, und dann musst du natürlich auch nach dem Verkehr schauen.

Sehen wir Sie jetzt wieder öfter hinterm Lenkrad?
Das Problem ist die Gesamtsituation im deutschen Motorsport, die dramatisch schlecht ist. Ich komme nicht mit dem Geldkoffer um die Ecke. Es ist ein Beruf wie jeder andere auch, und der Rennfahrer muss für sein Handwerk bezahlt werden. Das ist in den letzten Jahren in die falsche Richtung abgebogen. Wir hatten mal sieben deutsche F1-Fahrer. Wir sind das einzige Land, das nicht in der Lage ist, einen Grand Prix auszutragen. Alle rundherum schaffen es. Die komplette Plattform für den Nachwuchs ist auch nicht mehr da. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM: Alpine LMDh: Erster Test für Mick Schumacher

Alpine: Lob für Mick Schumacher

In Jerez spulten die neuen LMDh-Marken Lamborghini, Alpine/Renault und BMW Testfahrten für ihre WM-Einsätze 2024 ab. Erstmals kam auch Mercedes-F1-Testfahrer Mick Schumacher zum Einsatz.

Von: **Thibaut Villemant, Marcus Schurig**

Sportchef Bruno Famin bilanzierte den Alpine-Test wie folgt: „Wir konnten 1200 Kilometer abspulen, dazu kommen die 2500 Kilometer aus den ersten beiden Tests. Wir hatten ein paar kleinere Probleme, aber das war zu erwarten. Vor allem die Software-Steuerung für das Zusammenspiel von Hybrid und Verbrenner benötigt noch Feintuning, außerdem haben wir weiterhin ein Temperaturproblem unter der Motorabdeckung. Dazu bereitet uns die Hitzeabstrahlung der Auspuffanlage Sorgen.“ Aus diesem Grund modifiziert Alpine die Abgasanlage für den nächsten Test in Aragón Mitte November.

MOTORSPORT IMAGES

Das Alpine-Team war beeindruckt vom ersten Schumacher-Test

Letzte Woche Dienstag fuhr Mick Schumacher erstmals den Alpine A424. „Mick Schumacher ist ein junges Talent, der in der Formel 2 und 3 gezeigt hat, was er kann. Er ging sehr fokussiert und analytisch an die Sache, hat ein gutes Grundverständnis von der Materie und erfüllt beim Feedback alle Ansprüche, die wir an einen Top-Fahrer haben“, so Alpine-Sportchef Famin. Eine finale Entscheidung für einen Einsatz in 2024 steht noch aus.

„Wir hatten nach dem Test ein langes technisches Debriefing, aber letztlich muss er selbst entscheiden, ob er in den Langstreckensport einsteigen und für uns fahren will“, sagt Famin. Teamchef Philippe Sinault äußerte sich ebenfalls positiv: „Das war kein Evaluierungstest, denn wir wissen, was Mick kann. Wir wollten ihm die Chance geben, das Auto ausführlich zu testen.“ Laut Sinault verzichtete Schumacher dabei sogar auf weiche Reifen und schnelle Zeiten – um sich auf die Medium-Reifen zu konzentrieren und Longruns auszuprobieren. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

ELMS: ALGARVE PRO MEISTER

Bei den beiden Finalläufen der European Le Mans Series in Portimão (Portugal) sicherte sich das Team Algarve Pro mit zwei zweiten Plätzen für Kyffin Simpson, James Allen und Alex Lynn den LMP2-Meistertitel und damit auch eine automatische Einladung für das 24h-Rennen in Le Mans 2024. Mit zwei Siegen zoomte sich das LMP2-Topteam United Autosports vom sechsten Tabellenrang noch bis auf Platz 2 der Wertung nach vorn, damit hat auch das britische Team die Einladung nach Le Mans in der Tasche. Als drittes LMP2-Team erhält AF Corse für den Sieg in der Pro-Am-Wertung eine Einladung nach Le Mans. Das deutsche Porsche-Team Proton Competition von Christian Ried gewann die GTE-Meisterschaft mit den Piloten Ryan Hardwick, Zach Robichon und Alessio Picariello, wofür sie ebenfalls eine Einladung zum wichtigsten Langstreckenrennen der Welt erhalten werden.

GT MASTERS: ZUKUNFTSPLÄNE

Im Rahmen des Finales stellte der ADAC die Weichen für das ADAC GT Masters 2024. Der Fokus liegt auf einem Pro-Am-Konzept. Auf Wunsch der Teams sind Platin-Fahrer nicht mehr startberechtigt, Gold-Fahrer nur noch in einer Kombination mit Silber- oder Bronze-Piloten. Der Kalender umfasst sechs Rennen, vier davon im Rahmen der DTM (Oschersleben, Zandvoort, Red Bull Ring, Hockenheim). Daneben findet ein Rennwochenende beim Truck Grand Prix statt und eines beim ADAC Racing Weekend in Spa. Die Teams hatten die Wahl zwischen Norisring und Spa und stimmten mehrheitlich für Spa ab. Das Programm „Road to DTM“ soll Nachwuchsfahrer locken – der beste Rookie erhält einen DTM-Startplatz für die Saison 2025 in Form einer kostenlosen Nennung.

FERRARI: 296 CHALLENGE

Anlässlich des Ferrari-Weltfinales in Mugello präsentierte die GT-Abteilung aus Maranello den neuen Markenpokalflitzer 296 Challenge (siehe Bild). Wie beim GT3-Modell verzichtet Ferrari auch beim 296 Challenge auf das Hybridsystem aus dem Straßenauto.

FERRARI

NORDSCHLEIFE: TERMINE FIX

Unter dem Begriff „Langstrecken-Termine“ hat der Nürburgring den Terminkalender für die Nordschleifen-Saison 2024 veröffentlicht. Dazu zählen auch 24h-Rennen, RCN oder GLP. Die Termine, die bisher für die NLS reserviert waren, sind nun unter „Langstreckenserie“ aufgeführt. Warum? Weil nicht klar ist, ob die neu gegründete Nürburgring Endurance Serie des AvD auch noch Termine bekommt, was aktuell Gegenstand eines Rechtsstreits ist.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ohne taktische Zwänge: Hyundai-Speerspitze Neuville fährt voll auf Sieg.

ROESELER

Heiße Premiere

Erstmals findet ein WM-Lauf in drei Ländern statt. Während die Toyota-Piloten Rovanperä und Evans bei der Rallye Zentraleuropa den Fahrertitel unter sich ausmachen, zählt für Neuville (Hyundai), Tänak (M-Sport Ford) und Ogier (Toyota) nur der Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach sechs Monaten und sieben Schotterrallyes wechselt die Rallye-WM für den Schlussspurt zurück auf Festbelag. Doch während die WM-Piloten die finale Runde in Japan aus dem Vorjahr kennen, erwartet sie bei der Rallye Zentraleuropa echtes Neuland.

Zwar waren WM-Läufe schon in der Vergangenheit grenzüberschreitend, doch führt die vom ADAC gemeinsam mit dem Autoklub Ceské Republiky (ACCR) und dem österreichischen Motorsportverband (AMF) zusammengestellte Tour die WM-Asse über verschiedenste Asphaltprüfungen in Tschechien, Deutschland und Österreich. Dass die Strecken nur bedingt mit den selektiven und mitunter extrem schmutzigen Pisten in Kroatien vergleichbar sind, lernten die Werksfahrer bei ihren Vorbereitungstests auf den buckligen und mitunter bunten Asphalt-Flickenteppichen in Tschechien. „Das wird ein heißer Ritt", freut sich Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville und macht eine klare Kampfansage: „Wir werden voll angreifen, schließlich geht's für uns nur noch um Siege."

Gleiches gilt für Chile-Sieger Ott Tänak (M-Sport Ford) und Toyota-Teilzeitfahrer Sébastien Ogier, die allesamt darauf hoffen können, dass Tabellenführer Kalle Rovanperä und Elfyn Evans mit Hinblick auf ihr Duell um die Fahrerkrone mit gebremstem Schaum agieren werden.

Rallyezentrum in Passau

Die über 1690,67 Gesamtkilometer führende Fahrt beginnt am Donnerstag in Prag und anschließend mit zwei der 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 310,01 WP-Kilometer. Am Freitag folgen sechs weitere WPs in Tschechien, bevor sich am Samstag und Sonntag deutsche und österreichische Prüfungen abwechseln.

Die Spitze des 68 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden zehn Rally1-Hybride von Toyota (4), Hyundai (3) und Ford (3). Von den 38 Teams der zweiten Liga gehen 31 in der top besetzten WRC2 auf Punktejagd (siehe Randspalte). Mittendrin statt nur dabei: 25 Lokalmatadore, darunter werden den Tschechen Erik Cais und Adam Brezík, den Österreichern Simon Wagner und Johannes Keferböck sowie den Deutschen Armin Kremer und Albert von Thurn und Taxis die größten Chancen auf eine vordere Platzierung eingeräumt. Fünf seriennahe Rally3-Turboallradler, neun Rally4- und zwei Rally5-Fronttriebler sowie drei heckgetriebene R-GTs runden das bunte WM-Feld ab. Zudem stromern zwölf Teams des ADAC Opel Electric Rally Cups über neun der 18 Wertungsprüfungen. ■

ROESELER

Titelduellanten Rovanperä und Evans

WM-NACHRICHTEN

LOUBETS LETZTER M-SPORT-AUFTRITT

Die Ambitionen waren groß, beim M-Sport Team und dem zum Werksfahrer aufgestiegenen Pierre-Louis Loubet. Im Windschatten von Ott Tänak sollte der junge Korse für künftige Großtaten aufgebaut werden. Geschichte: Nach der Rallye Zentraleuropa trennen sich die Wege, in Japan steuert Adrien Fourmaux den zweiten Hybrid-Puma. „Das haben wir nach der Rallye Griechenland, also schon vor dem Unfall in Chile, so besprochen", sagt M-Sport-Teamchef Richard Millener. Bei Loubets letztem Auftritt als M-Sport-Werksfahrer wird Benjamin Veillas an seiner Seite agieren. Nach einem Missverständnis, das auf Platz 4 liegend zum heftigen Abflug in Chile führte, trennte er sich von Nicolas Gilsoul.

MUNSTER ERNEUT IM PUMA RALLY1

Nach dem Debüt und Platz 13 im Ford Puma Rally1 Hybrid auf den chilenischen Schotterpisten folgt für Grégoire Munster nun das Asphalt-Debüt im dritten M-Sport-Werkswagen. „Ich peile die Top 10 an. Zum einen kenne ich nun das Hybridauto besser, zum anderen mag ich die Streckencharakteristiken, die ich von der diesjährigen Jänner-Rallye kenne", sagt Munster.

WRC2: GIPFELTREFFEN ZUM TITEL-SHOWDOWN

Ein knappes Dutzend der 31 genannten WRC2-Teams kommt für den Klassensieg infrage. Das macht es für die Titelaspiranten besonders knifflig. Zwar haben Kajetan Kajetanowicz und Sami Pajari noch theoretisch Chancen auf die WRC2-Krone, den Titel werden beim Gipfeltreffen wohl aber Tabellenführer Andreas Mikkelsen (108 Punkte), Yohan Rossel (104) und Gus Greensmith (99) unter sich ausmachen. Außen vor ist Adrien Fourmaux, der nicht für die WRC2 genannt hat, und Oliver Solberg, der ganz auf den Start verzichtet. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ford Fiesta Rally2 umfangreich weiterentwickelt

M-Sport mit Fiesta-Update

Zur Rallye Zentraleuropa hat M-Sport den 18 Monate dauernde Entwicklungsprozess des Ford Fiesta Rally2 mit einem Motoren-Update abgeschlossen.

Bei der Herbst-Rallye in Österreich ließ M-Sport Adrien Fourmaux erstmals im ultimativen Ford Fiesta Rally2 los.

Zum Abschluss eines 18-monatigen Entwicklungs- und Evolutionsprozesses homologierte die britische Edelschmiede ein größeres Motorenupdate, das neben einem neuen Kühlsystem auch Änderungen von der Software und bis zur Frontschürze umfasst.

„Wir haben nach und nach viele Dinge, zum Beispiel einen neuen Heckflügel, andere Differenziale, neue Hinterradaufhängungen und Dämpfer eingeführt und an den Setups gearbeitet“, sagte M-Sport-Teamchef Richard Millener und ist sich sicher, damit die Lücke zum neueren Skoda Fabia RS Rally2 geschlossen zu haben. Bei der Rallye Zentraleuropa kommt es zum direkten Vergleich. ■ RK

DANIEL FESSL

Gelungener Probegalopp: Fourmaux im weiterentwickelten Ford Fiesta Rally2

Toyota homologiert GR Yaris Rally2

Toyota im Zulassungsstress

Um zum Jahresende die ersten Kundensportmodelle ausliefern zu können, soll der brandneue Toyota GR Yaris Rally2 zum 1. November homologiert werden.

Damit der WM-Auftakt in Monte Carlo für die ersten Kunden des Toyota GR Yaris Rally2 nicht zum Kaltstart wird und die intern wohl längst ausgewählten Teams genügend Zeit haben, mit dem brandneuen Kundensportmodell wichtige Test- und Einstellungsfahrten zu absolvieren, will die in Jyväskylä neu geschaffene Kundensportabteilung des weltgrößten Automobilherstellers ihr Erstlingswerk am 1. November homologieren.

Denn gemäß Aussage der Konzernzentrale dürfen aus rechtlichen Gründen nur homologierte Fahrzeuge verkauft werden. Laut Insidern sollen im Januar in Monte Carlo vier des erstmals von einem Dreizylinder-Turbomotor befeuerten Yaris Rally2 die etablierte Konkurrenz von Citroën, Ford, Hyundai und Platzhirsch Skoda aufmischen. ■ RK

TOYOTA

Nahe am Kundensportmodell: Prototyp des GR Yaris Rally2 in Japan

Rallye-WM I Kalender 2024

Herausfordernde Termin-Rochaden

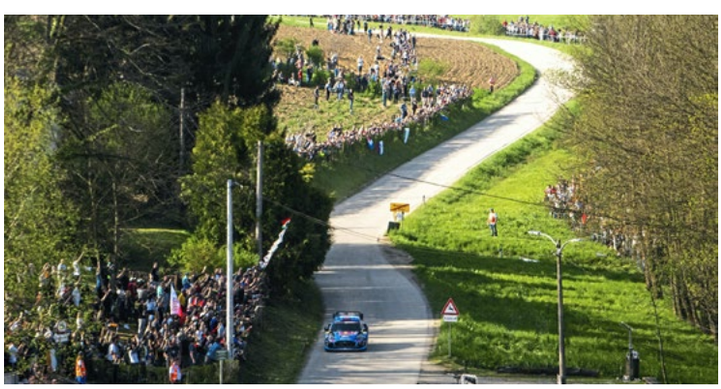
Der FIA-Weltrat hat endlich den seit Wochen kolportierten WM-Kalender für 2024 bestätigt. Neu ist die Rallye Lettland. Polen kehrt zurück. Die Rallye Kenia rückt in den März vor, die neue Rallye Zentraleuropa in den November.

Von: **Reiner Kuhn**

In ihrer 52. Saison umfasst der WM-Kalender erneut 13 Läufe. Dass Lettland den WM-Platz von Nachbar Estland einnimmt und die Esten dafür im Vorfeld einen EM-Lauf organisieren, wurde schon im Frühsommer verkündet. Ebenso sickerte längst durch, dass weder eine neue WM-Rallye im Mittleren Osten noch Argentinien kurzfristig realisiert werden konnte und deshalb Polen zum ersten Mal seit 2017 auf den WM-Tourplan zurückkehrt. Mit Spannung wurden deshalb eher die Terminierungen der einzelnen WM-Rallyes erwartet.

Los geht es wie gewohnt mit den Winterklassikern in Monte Carlo und Schweden. Herausfordernd für Teams dürfte die Verlegung der Rallye Kenia von Juni auf den traditionsreichen, aber zumeist regenreichen März-Termin sein, um den von Mexiko frei gewordenen Platz längerfristig zu besetzen. Nach der Asphaltrallye in Kroatien stehen erneut sieben Schotterläufe, darunter mit Polen, Lettland und Finnland alle drei Highspeedfahrten in direkter Folge, auf dem Programm.

Nicht nur das Finale in Japan, sondern auch die zweite Auflage der neuen Rallye Zentraleuropa wird 2024 um eine Woche nach hinten rücken. Für den veranstaltenden ADAC und sein Organisationsteam eine besondere Herausforderung, denn der 1. November (Allerheiligen) ist sowohl in Deutschland als auch in Österreich ein sogenannter „stiller“ Feiertag mit Beschränkungen im öffentlichen Leben. ■



ROESELER

Kopfzerbrechen in Bayern: 2024 steigt der WM-Lauf über „Allerheiligen“

WM-KALENDER 2024

25.–28.1.	Monte Carlo
15.–18.2.	Schweden
28.–31.3.	Kenia
18.–23.4.	Kroatien
9.–12.5.	Portugal
30.5.–2.6.	Italien
27.–30.6.	Polen
18.–21.7.	Lettland
1.–4.8.	Finnland
5.–8.9.	Griechenland
26.–29.9.	Chile
31.10.–3.11.	Zentraleuropa
21.-24.11.	Japan

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erneut das Maß der Dinge: Al-Attiyah feierte im Toyota drei Saisonsiege und verteidigte den WM-Titel

W2RC

Schon wieder Al-Attiyah

Auch im zweiten Jahr stand die WM im Schatten der Rallye Dakar. Nur wenige Offroad-Stars starteten bei allen fünf WM-Läufen. Auch deshalb machten Al-Attiyah und sein saudischer Toyota-Teamkollege Al-Rajhi den WM-Titel unter sich aus – mit dem besseren Ende für den Katarer.

Von: **Reiner Kuhn**

Waren bei der Rallye Dakar im Januar in den fünf Auto-Klassen T1 bis T5 über 200 Fahrzeuge am Start, mussten sich die drei folgenden WM-Läufe in Abu Dhabi, Mexiko und Argentinien mit rund 40 Autos begnügen. Anders bei der fünften und finalen WM-Runde Mitte Oktober in Marokko: Dort rückten wieder knapp 90 Teams aus. Nicht, um in der Rally-Raid-WM um Punkte, Siege oder den WM-Titel zu kämpfen, sondern eher, um für die in zweieinhalb Monaten anstehende Rallye Dakar in den Wettbewerbsmodus zurückzukehren.

Das belgische Overdrive Team brachte acht, mit Nasser Al-Attiyah, Titelkonkurrent Yazeed Al-Rajhi oder dem WM-Dritten Juan Cruz Yacopini mitunter top besetzte Toyota Hilux T1 an den Start. Prodrive hielt mit zwei BRX Hunter T1 für Sébastien Loeb und Orlando Terranova dagegen und Audi sechs Monate nach dem letzten offiziellen Start mit seinem Werkstrio aus Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz und Mattias Ekström im nochmals weiterentwickelten RS Q e-tron.

M-Sport glückt WM-Premiere

Für das Salz in der Suppe wollte unter anderen das hessische X-raid Team mit einem Mini JCW T1 für Krzysztof Holowczyc und Martin Prokop im privat aufgebauten Ford F150 Raptor T1 sorgen sowie das neu formierte Ford-Werksteam von M-Sport mit einem für Nani Roma in Südafrika entwickelten Offroad-Prototypen.

Roma tat sich zwar schwer, den Top 10 zu folgen, und musste sich auf drei der fünf Tagesetappen gar den schnellsten T3-Leichtgewichtsprototypen geschlagen geben, andererseits blieb der ehemalige Dakar-Sieger von größerem Unbill verschont und profitierte von Fehlern und Pech der etablierten Konkurrenz. Das reichte, um am Ende dem WM-Dritten Yacopini den letzten Podiumsplatz wegzuschnappen.

> **Toyota ist der große Abräumer. Fünf von fünf WM-Siegen und die ersten drei Plätze in der Rally-Raid-WM – viel mehr geht nicht!**

W2RC

Zwei Siege und WM-Zweiter: Yazeed Al-Rajhi und Copilot Timo Gottschalk

Andere hatten weniger Freude: Die Audi-Piloten haderten mit verpassten Wegpunkten, Reifenschäden, defekten Wasserpumpen und allerlei anderen technischen Problemen an ihren Experimental-Boliden und mussten sich bei der Dakar-Generalprobe mit Rang 9 für Ekström zufriedengeben. Der Schwede war auch der Einzige des Werkstrios, der an allen WM-Läufen teilnahm, in Mexiko und Argentinien in einem T3 startete und so zusätzlich WM-Zähler sammelte. An den Titelgewinn brauchte er aber ebenso wenig zu denken wie die Prodrive-Speerspitze Sébastien Loeb, der in Südamerika fehlte.

Tschüss Toyota

Hätte Dakar-Sieger Al-Attiyah in Abu Dhabi nicht gepatzt, wäre ihm der Titel schon weitaus früher sicher gewesen. Doch so konnte Toyota-Teamkollege Al-Rajhi mit seinem deutschen Copiloten Timo Gottschalk bis zum letzten Saisonmeter noch hoffen. Die volle Attacke und ihr zweiter Saisonsieg waren am Ende vergebens: Al-Attiyah sah trotz enttäuschendem Auftritt in Marokko als 48. das Ziel, strich so Punkte für die Tageswertungen ein und verteidigte seinen WM-Titel. Die große Teamfeier bleibt indes aus: Nach sechs gemeinsamen Jahren kehrt er Toyota den Rücken. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

W2RC

Durchwachsene Saison mit schwierigem Finale: Audi-Pilot Mattias Ekström

W2RC

Bester T3: US-Boy Seth Quintero

W2RC

Glücklich: M-Sport-Pilot Roma

RALLY-RAID-WM 2023

Rallye	Sieger
Rallye Dakar (KSA, 02.–15.01.2023)	Al-Attiyah / Baumel (Q/AND), Toyota Hilux T1.1
Rallye Abu Dhabi (UAE, 26.02.–03.03.2023)	Al-Rajhi / Gottschalk (KSA/D), Toyota Hilux T1.1
Rallye Sonora (MEX, 22.–28.04.2023)	Al-Attiyah / Baumel (Q/AND), Toyota Hilux T1.1
Rallye Desafio Ruta (RA, 26.–01.09.2023)	Al-Attiyah / Baumel (Q/AND), Toyota Hilux T1.1
Rallye Marokko (MA, 12.–18.10.2023)	Al-Rajhi / Gottschalk (KSA/D), Toyota Hilux T1.1

WM-ENDSTAND FAHRER NACH FÜNF LÄUFEN

1.	Nasser Al-Attiyah (Q), Toyota Hilux T1.1	205 Punkte
2.	Yazeed Al-Rajhi (KSA), Toyota Hilux T1.1	181 Punkte
3.	Juan Cruz Yacopini (RA), Toyota Hilux T1.1	132 Punkte
4.	Sébastien Loeb (F), BRX Hunter T1.1	112 Punkte
5.	Sebastian Halpern (RA), X-raid Mini JCW T1.1	89 Punkte
6.	Martin Prokop (CZ), Ford F150 Raptor RS T1.1	81 Punkte
7.	Mattias Ekström (S), Audi RS Q e-tron T1.U	77 Punkte
8.	Denis Krotov (KG), X-raid Mini Buggy T1.2	64 Punkte
9.	Guerlain Chicherit (F), GCK Hunter T1.1	55 Punkte
10.	Seth Quintero (USA), Can-Am Maverick T3	48 Punkte

„Olympische Spiele haben 2024 Priorität“

Im Offroadsport ist Nasser Al-Attiyah eine Macht. Der 52-jährige Katarer über die gelungene Titelverteidigung und seine Pläne für das kommende Jahr.

Von: **Reiner Kuhn**

W2RC

„Bezüglich meiner künftigen Aktivitäten stehe ich mit verschiedenen Werksteams in Kontakt.“

Hand aufs Herz, wie groß ist die Freude über Ihre gelungene Titelverteidigung?
Die ist riesig! Denn vor dem alles entscheidenden Finallauf war ich extrem eingespannt. So war ich bis kurz vor der Rallye Marokko bei den Asien Spielen in China. Dort habe ich im Tontaubenschießen erneut eine Medaille gewonnen und mich für die Olympischen Spiele 2024 in Paris qualifiziert. Darüber hinaus war es aufgrund des aktuellen Punktesystems trotz der Siege bei der Dakar, in Mexiko und Argentinien ein langer Weg. Aber am Ende hat das beste Team den Titel gewonnen, und das sind mein Co Matthieu Baumel und ich.

Im Sommer haben Sie Ihren Abschied von Toyota angekündigt. Wie geht es weiter?
Ende Oktober werde ich bei der Baja Portalegre in Portugal erstmals in einem Prodrive Hunter starten, um mir einen Eindruck zu verschaffen und mich vor der Rallye Dakar an das Auto zu gewöhnen. Nach der Dakar ist dann noch alles offen. Auch weil 2024 die Olympischen Spiele Priorität genießen. Was könnte es Schöneres geben, als für Katar wie in London 2012 auch in Paris eine Medaille zu gewinnen?

Heißt, Sie verzichten auf eine erneute Titelverteidigung?
Das wird man sehen. Ich stehe mit verschiedenen Werksteams in Kontakt. Klar ist aber, dass ich im nächsten Sommer eher zwei als nur einen WM-Lauf verpassen werde. Mir geht es um eine längerfristige Zusammenarbeit mit Hinblick auf die Rallye Dakar und die Rally-Raid-WM 2025. ■

Nasser Al-Attiyah

Geburtstag: 21.12.1970
Geburtsort: Doha (Q)
Herkunftsland: Katar

CENTRAL EUROPEAN RALLY
GERMANY / CZECH REPUBLIC / AUSTRIA

WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

26.-29.10.2023
JETZT TICKETS SICHERN!
centraleuropeanrally.eu

ADAC
AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
AMF ÖAMTC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kurzer Prozess und ein

Vor 88 000 Zuschauern krönte Thomas Preining seine erste DTM-Meisterschaft mit voller Punktezahl an beiden Tagen

Die erste Saison der ADAC-DTM schloss mit den ersten Titeln für Porsche, Manthey EMA und Thomas Preining. Mirko Bortolotti ging im Meisterschaftskampf volles Risiko, aber musste sich schon in der Qualifikation am Sonntag endgültig geschlagen geben.

Von **Philipp Körner**

Thomas Preining ist kein Freund der Zukunft. Alle Fragen nach Prognosen, möglichen Strategien und Szenarien schob der Linzer im Vorfeld österreichisch-charmant zur Seite. Seine Aufgabe für den Final-Showdown fasste der Manthey-Racer stilecht zusammen: „Wir stehen vor dem Gipfel und müssen den Aufstieg schaffen." Auf der anderen Seite des Mount DTM stand mit Mirko Bortolotti im SSR-Lamborghini nämlich eine ähnlich starke Expedition in den Startlöchern – wenn auch mit zehn Zählern Rückstand.

Dass der Titel zwischen den beiden Alpenländern entschieden werden sollte, war früh klar. Die erste Machtprobe in der Samstags-Qualifikation ging aber überraschend deutlich an Preining. Der Pole-Sitter berichtete anschließend über seine Grenzerfahrung: „Ab der ersten Runde im Reifenfenster habe ich zu 110 Prozent gepusht. Wenn man so extrem am und über dem Limit ist, trifft man es mit Glück einmal. Wenn es schiefgeht, ist man neben der Strecke. Das passierte mir heute auch einmal." Bortolotti konnte seinen Evo2-Lamborghini ebenfalls nicht dauerhaft innerhalb des erlaubten Bereichs auf der Strecke halten. Im Gegensatz zum Titelrivalen wurde ihm aber ausgerechnet die schnellste Runde dadurch zerstört. Ein Überwachungsbild der Zeitnehmer von Swiss Timing ließ wenig Raum für Gegenargumente. SSR erzählte später, dass es ohne Ausrutscher auch zur Pole gereicht hätte. Stattdessen war es eine enttäuschende achte Position.

> „Ich respektiere Thomas Preining sehr. Es hat irrsinnig Spaß gemacht, Manthey bis zum letzten Tag den Kampf angesagt zu haben."
>
> Mirko Bortolotti

Manthey taktiert

Trost im Lamborghini-Lager gab es durch den GRT-Rückkehrer Christian Engelhart auf einem überraschenden zweiten Platz.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

lang ersehntes Duell

SSR PERFORMANCE

Mirko Bortolotti überschüttete Rivale Preining mit Lob – und Schampus

ADAC MOTORSPORT

Nach einer verkorksten Sonntags-Quali stürmte René Rast noch aufs Podest

Dennis Olsen rundete die Top 3 ab und ließ Preining hoffen: „Es war das ganze Jahr schon das Ziel, das erste Doppelpodium für das Team zu holen – im Optimalfall für mich wird es mit der Konstellation 1–2 sein."

Der vorletzte Saisonlauf startete für Hockenheim-Verhältnisse größtenteils gesittet. Bereits in der Anfahrt zur ersten Kurve erfüllte Olsen provisorisch Preinings Wunsch, indem er sich vor Engelhart schob. Sein Kollege im Grello unterstützte ihn dabei, indem er schnell vor den goldenen Grasser-Lambo zog. Bortolotti konnte mit Franck Perera ebenfalls zügig seinen Teamkollegen als Schutzschild im Rückspiegel finden. Der Italo-Wiener blieb jedoch vorerst in einem engen Kampfpaket im hinteren Teil der Top 10 hängen. Zu diesem Zeitpunkt war Preining virtuell Champion. Während das Spitzentrio davonzog, durfte Bortolotti beobachten, wie sich vor ihm Frey-Ferrari-Fahrer Jack Aitken mit den Abt-Audi von Ricardo Feller und Kelvin van der Linde keilte. Dank der Garantie eines Perera im Rückspiegel versuchte der unter Zugzwang stehende Lambo-Werksfahrer selbst mitzumischen. Bis zum Öffnen des Boxenstoppfensters blieb er jedoch hinter den Duellanten.

Der Großteil des Felds absolvierte seinen Stopp vor der Halbzeitmarke. Nachdem sich alles aussortiert hatte, grüßten beide Manthey-Männer mit einem souveränen Vorsprung. Diesen sollten sie schließlich managen, wodurch selbst stark abbauende Reifen bei Preining keine Rolle mehr spielten. Die Aufmerksamkeit verschob sich somit auf Bortolotti, der zumindest für kleinste Restchancen in die Top 5 springen musste. Diese Dringlichkeit bekam zunächst „KvdL" auf dem sechsten Rang zu spüren. Wie zuvor in der Saison schenkten sich die beiden höchstens die jeweils gegenseitige Folierungsfarbe. Final steckte Van der Linde aber zurück. Sogar noch aggressiver reagierte Jack Aitken auf den Platztausch-Vorschlag von Bortolotti. Rund fünf Minuten vor Schluss war der Italiener aber nicht mehr zu halten – und ging mit 27 Punkten Abstand in den Sonntag. Durch den Doppelsieg von Manthey waren die Team- und die Herstellerwertung hingegen bereits vergeben.

Frühes Ende, enger Schluss

Zur winzigen Freude des ADAC-Marketings drohte beim letzten Qualifying also vorzeitig die Krönung. Wie am Samstag lagen die Titelanwärter extrem eng zusammen. In einem unterhaltsamen Zeitduell gelang Preining schließlich dank eines minimalen Vorsprungs von sechs Tausendstel die abschließende Pole-Position. Mirko Bortolotti, der am Vortag noch verständlich frustriert auf die Umstände reagiert hatte, gratulierte: „Ich respektiere Thomas sehr. Es hat irrsinnig Spaß gemacht, Manthey bis zum letzten Tag den Kampf angesagt zu haben. Das macht mich stolz." Da es weitgehend nur ein Fernduell gewesen war, freute er sich, beim Abschluss die vorderste Reihe zu teilen. Preining wiederholte als neuer Champ die Vorfreude: „Wir hatten nie einen richtigen Zweikampf im Rennen, aber das kommt nun. Er ist ein Weltklasse-Pilot und hätte es auch verdient gehabt." Der HRT-Pilot Luca Stolz sorgte mit dem dritten Rang für versöhnlichere Stimmung im ansonsten reichlich gebeutelten AMG-Lager.

Wie vom Meister und seinem Vize angekündigt, lieferte man sich eine unterhaltsame Startphase, die unter anderem einen recht freundlichen Rückenklapser durch Bortolotti umfasste. Nach etwas mehr als vier Minuten rückte dann das Safety Car zum ersten und einzigen Mal aus, nachdem BMW-Mann Wittmann unglücklich, aber bestrafungswürdig Engelhart am Ende der Parabolika in die Leitschienen gedreht hatte. Gegensätzlich zum Vortag blieb das ganze Feld bis nach dem Stoppfenster eng zusammen. Durch verschiedene Strategien war währenddessen und danach reichlich Action geboten. Der absolute Star war der frischgebackene zweimalige Vater René Rast. Er sprang vom 23. auf den vierten Rang und packte in den letzten Sekunden sogar noch den vor ihm liegenden Maro Engel (Landgraf-Mercedes), der von technischen Problemen um den Lohn gebracht wurde.

> „Bei Manthey konnte ich mich als Fahrer extrem steigern. Von Anfang an war uns bewusst, dass wir vorne mitfahren können. Wir mussten es umsetzen."
>
> Thomas Preining

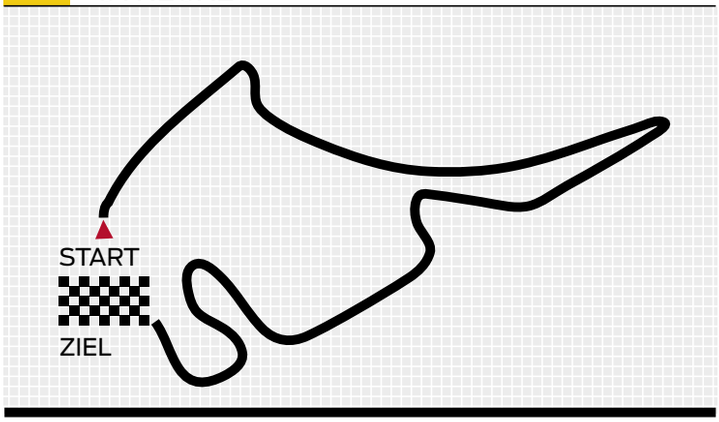
Wie im gesamten Saisonverlauf flogen Preining und Bortolotti dem restlichen Feld final davon. Beim Abbiegen in die letzte Rennrunde rutschte der SSR-Lambo dann bei größtem Risiko kurz von der Strecke und besiegelte damit den ultimativen Erfolg von Manthey EMA, Porsche und natürlich Thomas Preining. Dieser bedankte sich für das prägende Jahr in der Werkstruppe: „Bei Manthey konnte ich mich als Fahrer extrem steigern. Von Anfang an war uns bewusst, dass wir vorne mitfahren können. Wir mussten es umsetzen." Und wie sieht es nun mit der Zukunft des ersten österreichischen DTM-Meisters aus? „Für eine lange Party habe ich gar nicht Zeit. Die Arbeit geht weiter." Einen Blick voraus erlaubte er sich aber dann doch: „Ich hoffe, dass ich 2024 zurück bin." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM 2023 RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Thomas Preining	1.37,148 min
2.	Christian Engelhart	+ 0,137 s
3.	Dennis Olsen	+ 0,326 s
4.	Franck Perera	+ 0,326 s
5.	Jack Aitken	+ 0,345 s
6.	Kelvin van der Linde	+ 0,388 s
7.	Ricardo Feller	+ 0,419 s
8.	Mirko Bortolotti	+ 0,429 s
9.	Clemens Schmid	+ 0,469 s
10.	Luca Stolz	+ 0,504 s
11.	Ayhancan Güven	+ 0,558 s
12.	Marco Wittmann	+ 0,559 s
13.	Lucas Auer	+ 0,564 s
14.	Arjun Maini	+ 0,591 s
15.	Laurin Heinrich	+ 0,604 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Thomas Preining	1.36,800 min
2.	Mirko Bortolotti	+ 0,006 s
3.	Luca Stolz	+ 0,201 s
4.	Sheldon van der Linde	+ 0,228 s
5.	Laurin Heinrich	+ 0,248 s
6.	Thierry Vermeulen	+ 0,269 s
7.	Kelvin van der Linde	+ 0,275 s
8.	Christian Engelhart	+ 0,310 s
9.	Ayhancan Güven	+ 0,356 s
10.	Maro Engel	+ 0,365 s
11.	Jack Aitken	+ 0,374 s
12.	Ricardo Feller	+ 0,401 s
13.	David Schumacher	+ 0,443 s
14.	Marco Wittmann	+ 0,490 s
15.	Arjun Maini	+ 0,516 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 21.10.2023; 15. von 16 Läufen;
37 Runden à 4,574 km = 169,24 km
28 Autos gestartet, 21 gewertet; Wetter: 18 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#91 Thomas Preining, Porsche 911 GT3 R, 1.37,148 min = 169,5 km/h
Schnellste Runde:
#91 Thomas Preining, Porsche 911 GT3 R, 1.38,765 min = 166,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	1:02.07,402 h	25 +3*
2.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 0,624 s	20 +1*
3.	Christian Engelhart (D)	Lamborghini/GRT	+ 3,203 s	16 +2*
4.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 12,923 s	13
5.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 13,165 s	11
6.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 16,297 s	10
7.	Jack Aitken (GB)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 17,938 s	9
8.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 18,811 s	8
9.	Marco Wittmann (D)	BMW/Project 1	+ 22,606 s	7
10.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 23,624 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 22.10.2023; 16. von 16 Läufen;
36 Runden à 4,574 km = 164,66 km
28 Autos gestartet, 26 gewertet; Wetter: 16 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#91 Thomas Preining, Porsche 911 GT3 R, 1.36,800 min = 170,1 km/h
Schnellste Runde:
#1 Sheldon van der Linde, BMW M4 GT3, 1.38,400 min = 167,3 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	1:02.13,477 h	25 +3*
2.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 0,852 s	20 +2*
3.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 7,618 s	16
4.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 9,212 s	13
5.	Maro Engel (D)	Mercedes/Landgraf	+ 10,787 s	11
6.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 11,356 s	10
7.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 14,070 s	9 +1*
8.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 14,688 s	8
9.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 16,626 s	7
10.	Jack Aitken (GB)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 28,496 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ENDSTAND FAHRER

1.	Preining	246 Punkte
2.	Bortolotti	213
3.	Feller	179
4.	S. van der Linde	151
5.	Rast	140
6.	Stolz	133
7.	Olsen	129
8.	K. van der Linde	119
9.	Auer	111
10.	Engel	107
11.	Perera	95
12.	Heinrich	94
13.	Wittmann	91

ENDSTAND TEAMS

1.	Manthey EMA	357 Punkte
2.	SSR Performance	291
3.	Abt Sportsline	286
4.	Schubert Motorsport	282
5.	Merc.-AMG Team HRT	158

ENDSTAND HERSTELLER

1.	Porsche	464 Punkte
2.	Lamborghini	396
3.	Mercedes-AMG	364
4.	BMW	356
5.	Audi	336
6.	Ferrari	199

PORSCHE

Martin (l). und Nicki Raeder schenkten Olaf Manthey das Titel-Triple

KOMMENTAR

GEIST DER VERGANGENHEIT

Wie ein Gespenst spukt sie durch das Fahrerlager der DTM. Mal mehr, mal weniger bewusst sucht sie jeden heim, manche verfallen ihr gar komplett. Die DTM-Nostalgie macht vor niemandem halt. Sie funktioniert immer nach demselben Prinzip. Autos? Früher geiler! Fahrer? Früher cooler! Partys? Früher rauschender! Und sicher ist an allem etwas dran. Doch die Wahrheit ist, dass die Vergleiche wenig helfen. Damit wir uns nicht falsch verstehen: Die Historie der DTM ist golden. Ihre Schlachten auf AVUS, Ring und Co. liefern der Rennnation Deutschland bis heute ihr Aushängeschild. Aber das, was uns trotz mannigfaltiger Krisen inner- und außerhalb des Sports auf der Strecke präsentiert wird, ist ebenfalls Material fürs Geschichtsbuch. Über 20 grandios besetzte Autos boten in Kombination mit sechs Marken krachendes Racing. Die Fahrer meinen es, wenn sie sagen, dass die DTM zu den letzten großen Karrierezielen gehört. Natürlich macht sich keiner Illusionen, dass man wie die Formel 1 in einen Boom stolpert – allen voran der neue Eigentümer ADAC. Dieser hat in seinem ersten Jahr aber glaubhaft bewiesen, dass er einen Plan und, viel wichtiger, Ausdauer mitbringt. Falls es auch bei Ihnen mal spuken sollte, denken Sie daran: Nichts ist so beständig wie der Wandel.

Philipp Körner
Redakteur
Automobil

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Diskussion um Sparmaßnahmen

Kosten-Streit

Wo kann man sparen? Die Reifen und Boxenstopps sind ein Thema

ADAC MOTORSPORT

Im DTM-Fahrerlager ist man sich einig: Die Kosten müssen runter. Uneinig ist man, ob Testverbot, Personalreduzierung oder eine Komprimierung des Rennwochenendes geeignete Maßnahmen sind.

Von: **Bianca Leppert**

Team75-Chef Timo Bernhard bringt es auf den Punkt: „Es gibt eine Lücke zwischen den Teams mit den entsprechenden Ressourcen und denen ohne diese Ressourcen. Wenn wir diese nicht schließen, läuft die Spitze weg und das Starterfeld könnte schrumpfen." In diesem Jahr sorgen ein zusätzlicher Reifensatz, zehn Minuten mehr Rennzeit und der neue Sprit für höhere Kosten. Im Fokus stehen aber besonders die Tests, bei denen vor allem das Warm-up-Prozedere für das Qualifying ausgeklügelt wird, und die aus diesem Grund viel Budget fressen.

Die Gretchenfrage: Wie lässt sich ein Testverbot kontrollieren? Gar nicht, meint ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. Schließlich sind zahlreiche Teams mit denselben Pirelli-Reifen und denselben Fahrern auch in anderen Meisterschaften unterwegs – der Synergie-Effekt des GT3-Konzepts. „Und wir können nicht von den Rennstreckenbetreibern verlangen, uns jedes Mal eine Meldung zu geben", sagt Voss, der selbst einst in Oschersleben das Zepter innehatte.

Bernhard plädiert für eine Kontrolle über einen speziellen Reifen. Pirelli-GT-Rennchef Matteo Braga sagt, man könne so ein Produkt natürlich zur Verfügung stellen. Er hält allerdings ein kalenderbezogenes Testverbot wie in den SRO-Serien für sinnvoller. „Da gibt es zwar auch Möglichkeiten, es zu umgehen, aber wenn 90 Prozent unter Kontrolle sind, hilft das ja schon." Die Frage wäre ja auch: Welche Kosten entstehen bei einem Spezial-Pirelli-DTM-Produkt?

Während sich manche für eine Komprimierung des Wochenendes auf zwei Tage aussprechen, hält Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz eine Limitierung des Personals für sinnig. Etwa Boxenstopps mit nur zwei statt vier Mechanikern an den Schlagschraubern. „Das sorgt für noch mehr Action", sagt er. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ABT WIEDER MIT RED BULL

Als erstes DTM-Team hat Abt Sportsline sein Programm für die Saison 2024 vorgestellt. Am meisten Aufmerksamkeit bekam dabei das Comeback eines altbekannten Sponsors: Ab dem kommenden Jahr tragen die Abt-Autos wieder das Dunkelblau von Red Bull. Zwischen 2002 und 2018 feierte das bayerisch-österreichische Duo 27 Siege, 93 Podien und zwei Meistertitel. Sowohl bei den Fahrern als auch beim Modell setzen die Tabellendritten der ausgelaufenen Saison auf Konstanz. Mit Ricardo Feller und Kelvin van der Linde behält man zwei titelkampferprobte, junge Fahrer. Trotz des Kundensport-Ausstiegs von Audi bleibt Abt den vier Ringen 2024 treu. Motorsportdirektor Martin Tomczyk erklärt: „Abt und Audi arbeiten in der DTM seit 24 Jahren zusammen. Eine derart erfolgreiche und gute Partnerschaft beendet man nicht einfach, auch wenn sich die Rahmenbedingungen verändern."

ABT SPORTSLINE

STABILES FELD ERWARTET

Für den Mitte November startenden Einschreibeprozess gibt es bereits eine rege Nachfrage. Neben Abt hat auch Manthey die Fortsetzung bestätigt, diverse andere aktive Teams sind in den letzten Vorbereitungen. SSR-Boss Stefan Schlund berichtet beispielsweise: „Wir haben diese Woche den Vertrag mit Lamborghini unterzeichnet. Zum einen planen wir mit der DTM, zum anderen mit einer noch nicht spruchreifen anderen Serie. Wir wollen auch in Zukunft um die Meisterschaft kämpfen." Sollten die meisten Wünsche im Fahrerlager aufgehen, bleibt die aktuelle Markenvielfalt erhalten. Vor Weihnachten möchte der ADAC wie gewohnt eine erste Übersicht präsentieren.

DTM-TALENTFÖRDERUNG

Mit dem neuen Programm „Road to DTM" sollen die Aufstiegschancen von Talenten erhöht werden. Der beste Youngster der kommenden ADAC-GT-Masters-Saison erhält als Prämie einen Startplatz in der DTM 2025. Passend dazu rückt der beste Nachwuchsfahrer aus der ADAC GT4 Germany nach. Umgerechnet handelt es sich um eine Prämie im sechsstelligen Bereich.

DTM-PIONIER VERSTORBEN

DTM-Mitbegründer und Alpina-Gründer Burkard Bovensiepen ist am 12. Oktober im Alter von 87 Jahren gestorben. Als Gründungsmitglied und -Vizepräsident der ITR hob Bovensiepen die DTM mit aus der Taufe. Schon zuvor machte er sich vor allem durch Einsätze mit dem Alpina-BMW CSL in der Tourenwagenszene einen Namen. Sein Team gewann die 24h-Rennen am Nürburgring und in Spa. Außerdem feierte man 1977 den Titel in der Tourenwagen-EM.

TICKETS UND ALDI-ERFOLG

Seit dem vergangenen Wochenende läuft der Ticketverkauf. Mit den Ausnahmen der Norisring- und VIP-Tickets können auf der DTM-Webseite Karten für alle Veranstaltungen erworben werden. Bis zum 13.11.2023 gibt es außerdem zehn Prozent Rabatt. Der ADAC betont, dass die Preise konstant geblieben sind. Erfreut war man zudem über 7000 abgesetzte Aldi-Aktionstickets.

ADAC MOTORSPORT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tom Coronel überstrahlte sie alle: Jubel des neuen Europameisters

TCR EUROPE

Der Sonnenkönig

Tom Coronel (Audi) hat sich endlich den Traum vom ersten Tourenwagen-Titel erfüllt. Die Siege beim Finale in Barcelona gingen aber an Kobe Pauwels (Audi) und den wieder starken Ruben Volt im Honda Civic.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war wahrlich keine leichte Saison für den mittlerweile 51-jährigen „Major Tom“. Über den Winter verlor er die Unterstützung von Langzeit-Sponsor DHL, weil der voll auf der Öko-Schiene fährt und zumindest in Europa keinen Verbrenner-Motorsport mehr unterstützt. Dazu kommen seine Verpflichtungen beim niederländischen TV als Experte, was keinen Start auf der kompletten World Tour zuließ. Und dann hat er auch noch die Pflichten eines guten Renn-Papas für Sohn Rocco, der in diesem Jahr im Kartsport nicht weniger als drei Titel holte.

Einen Tag vor dessen 13. Geburtstag zog Tom Romeo Coronel, wie er mit vollem Namen heißt, aber nach und erfüllte sich doch einen ganz großen Traum. Sieht man einmal von den Privatfahrer-Titeln in WTCC und ETCC ab, holte er nach 22 Jahren im Tourenwagen-Sport endlich den ersten Titel in dieser Disziplin.

Der Meister der Formula Nippon von 1999 hatte dabei aber alles andere als ein stressfreies Saisonfinale. Zwar baute er mit der Pole-Position für den Samstagslauf seine Führung gegenüber seinem ersten Verfolger Pauwels um drei Punkte aus. Doch der belgische Tourenwagen-Rookie erwischte einen besseren Start ins Rennen und setzte sich gleich an die Spitze.

Pauwels als Pechvogel

An dieser Reihenfolge änderte sich auch nichts mehr. Pauwels holte seinen sechsten Saisonsieg und verkürzte damit seinen Abstand auf den Tabellenführer auf acht Punkte. Auch der dritte Comtoyou-Audi-Pilot im Bunde, John Filippi, behielt sich mit P3 seine rechnerischen Chancen auf die Meisterschaft. Mit 35 Punkten Rückstand hätte aber schon einiges passieren müssen.

> Abgesehen von Privatfahrer-Titeln in der WTCC und ETCC hat Tom Coronel nie einen „echten“ Tourenwagen-Titel geholt. Mit dem Gewinn der TCR Europe 2023 wurde sein Traum wahr.

Tatsächlich witterte der Korse Morgenluft, als Pauwels nach der Einführungsrunde des Sonntagsrennens in die Boxengasse abbog. Eine Antriebswelle war abgeschert und hatte damit die Titelträume des Belgiers beendet.

Filippi schnappte sich dagegen Gegner um Gegner und erreichte den mindestens nötigen zweiten Platz hinter dem siegreichen Ruben Volt, um im Falle eines Coronel-Ausfalls diesen noch abfangen zu können. Dann hätte es einen Punkte-Gleichstand gegeben, drei zu zwei Siege aber zugunsten von Filippi entschieden.

Doch Coronel blieb von ähnlichen Rückschlägen wie Pauwels verschont, fuhr lange auf P3 und ließ sich gar nicht erst auf ein Duell mit dem herannahenden Viktor Andersson (Lynk & Co) ein. Coronel setzte den Blinker und schenkte dem jungen Schweden sein erstes TCR-Europe-Podest. Den Großmut konnte er sich locker leisten, denn auch P4 war mehr als genug, um letztlich die Meisterschaft zu feiern.

„Nicht schlecht für einen 51-jährigen grauen Glatzkopf, oder?“, witzelte der Champion. „Es ist großartig, dass ich nach all den Jahren endlich einen echten Tourenwagen-Titel habe.“ ■

BARCELONA, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Pauwels/Audi	12 Runden
2.	Coronel/Audi	+ 0,886 s
3.	Filippi/Audi	+ 1,479 s
4.	Baldan/Audi	+ 2,720 s
5.	Andersson/Lynk & Co	+ 9,307 s
6.	Oriola/Audi	+ 14,776 s
7.	Tkachenko/Audi	+ 16,690 s
8.	Davidovski/Audi	+ 17,620 s
9.	Losonczy/Hyundai	+ 18,540 s
10.	R. Fernández/Audi	+ 23,795 s

BARCELONA, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Volt/Honda	14 Runden
2.	Filippi/Audi	+ 0,605 s
3.	Andersson/Lynk & Co	+ 4,019 s
4.	Coronel/Audi	+ 4,810 s
5.	Baldan/Audi	+ 6,623 s
6.	Brown/Audi	+ 7,058 s
7.	Oriola/Audi	+ 11,695 s
8.	Losonczy/Hyundai	+ 12,508 s
9.	R. Fernández/Audi	+ 16,753 s
10.	Guastam./Hyundai	+ 26,306 s

ENDSTAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Tom Coronel (NL)	468
2.	John Filippi (F)	441
3.	Kobe Pauwels (B)	433
4.	Viktor Davidovski (NMK)	266
5.	Viktor Andersson (S)	247
6.	Lewis Brown (GB)	247
7.	Nicola Baldan (I)	235
8.	Dusan Borkovic (SRB)	190
9.	Ruben Volt (EST)	171
10.	Isaac Smith (GB)	121

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR World Tour

Grande Finale im März

Der Termin und der Ort für das erste TCR-Weltfinale sind fixiert. Der Meister aller TCR-Klassen wird am ersten März-Wochenende 2024 in Portimão gekürt.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit 60 Teilnehmern soll der Abschluss-Event zudem ein großes Tourenwagen-Fest werden. Dabei sind aber natürlich nicht alle Autos gleichzeitig auf der Strecke.

In weiten Teilen ausgeklammert sind die Top 15 der World Tour, die in separaten freien Trainings fahren und für das große Finalrennen ohne weitere Auflagen qualifiziert sind. Die restlichen 45 Teilnehmer werden in drei Gruppen aufgeteilt. Dann werden drei Playoff-Rennen ausgetragen: Gruppe A gegen B, B gegen C und A gegen C. So hat jede Gruppe zwei Playoff-Läufe.

Nach diesen mit Punkten bedachten Playoff-Läufen ziehen die Top 15 automatisch ins Finale ein. Die 30 Final-Autos absolvieren dann zunächst ein Qualifying-Rennen, um die Startreihenfolge fürs Finale auszufahren.

Die restlichen 30 Teilnehmer kämpfen daraufhin in einer Art Last Chance Race um vier weitere Plätze fürs alles entscheidende Rennen. Insgesamt treten also im großen Finale 34 Autos an. Dieses geht über eine Distanz von 30 Minuten plus eine Runde und entscheidet allein über die Titel bei Fahrern, Teams und Marken.

Im Vorteil sind die Teilnehmer der TCR World Tour und der TCR Europe, die schon 2023 ihren gemeinsamen Saisonauftakt an der Algarve ausfuhren. Sieger: Norbert Michelisz (Hyundai) und Santiago Urrutia (Lynk & Co). ■

WSC GROUP

Zum TCR-Weltfinale kehrt man vom 1. bis 3. März 2024 nach Portimão zurück

TCR UK

Boardley souverän

Carl Boardley (Cupra) ist neuer Champion der TCR UK. Alex Ley (Hyundai) und Jac Constable (Audi) gewannen in den beiden teils turbulenten Finalrennen in Brands Hatch.

Von: **Michael Bräutigam**

Rein rechnerisch konnten noch sechs Piloten die Meisterschaft einfahren, doch angesichts 47 Punkten Vorsprung für Boardley – und dessen großer Erfahrung – zweifelte kaum jemand daran, dass der Cupra-Fahrer am Ende über den Titel jubeln würde. Zumal dieser auch noch völlig befreit von irgendwelchen Kompensationsgewichten antreten durfte.

Nach dem Qualifying jubelte zunächst Jenson Brickley (Cupra), der zwar keine Titelchancen mehr hatte, über seine erste Pole-Position aber trotzdem sehr glücklich war. Pech für ihn: Nicht zum ersten Mal schlug der Defektteufel zu, und er musste aus der Box nachstarten. Die Aufholjagd brachte ihn bis auf P6.

Das Podium bestand aus Ley, Callum Newsham und Adam Shepherd (alle Hyundai), doch die großen Emotionen brachen beim Viertplatzierten Boardley aus. Dem reichte diese Position, um den Titel schon zu fixieren. „Es war an der Zeit, immerhin habe ich seit zwölf Jahren keinen Meistertitel mehr geholt“, sagte der ehemalige BTCC-Pilot.

Der letzte Sieg des Jahres ging in einem actionreichen Rennen an Audi-Pilot Jac Constable. Ley sicherte sich mit P3 im letzten Rennen noch den Vizetitel. ■

TCR UK/JAKOB EBREY

Erfahrung siegt: Carl Boardley (47) holte sich den Titel in der TCR UK

NACHRICHTEN

SUPERCARS: FORD-TEAMS DÜRFEN WOHL UMRÜSTEN

Zu Redaktionsschluss war zwar noch nicht offiziell klar, ob die Ford-Teams für die Rennen kommendes Wochenende in Surfers Paradise neue Teile an ihren Mustangs anbringen dürfen. Die Zeichen dafür verdichteten sich allerdings. Die entsprechenden Teams haben offenbar schon vor der Abreise zur Gold Coast die Änderungen vorgenommen. Die Freigabe durch die Supercars-Kommission, die am heutigen Mittwoch zu dem Thema tagen sollte, war offenbar also eine reine Formsache. Die neuen Aero-Elemente sollen endlich für Chancengleichheit zwischen Chevrolet und Ford sorgen.

IMSA: WICKENS FEIERT MIT HYUNDAI DEN TCR-TITEL

Nachtrag aus den USA: Ex-DTM- und IndyCar-Pilot Robert Wickens hat sich gemeinsam mit seinem Teamkollegen Harry Gottsacker den Titel in der TCR-Klasse der zweiten IMSA-Liga (Michelin Pilot Challenge) gesichert. Es ist der erste Titel seit seinem schweren IndyCar-Unfall in Pocono 2018. Seither ist Wickens ab dem Becken abwärts zu annähernd 100 Prozent gelähmt und muss mit einem speziell angepassten Auto, in diesem Fall einem Hyundai Elantra N TCR, antreten.

TCR SÜDAMERIKA UND BRASILIEN: VELOCITTA

In Velocitta fanden vier Rennen zur TCR Brasil und zwei zur TCR Südamerika statt, wobei Letztere gemeinsam mit der brasilianischen Serie ausgetragen wurden. Die Siege gingen allesamt an einheimische Piloten. Die reinen Brasil-Rennen sicherten sich Galid Osman (Cupra) und Diego Nunes (Toyota). Die Südamerika-Läufe gingen an Raphael Reis (Cupra) und Osman. In den Gesamtwertungen führen Honda-Pilot Ignacio Montenegro (Südamerika) und Reis (Brasil).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bell: Zweiter Saisonsieg und vorzeitig Finaleinzug

MOTORSPORT IMAGES

Jetzt doch Bell

In Las Vegas verpasste Christopher Bell (Toyota) den Finaleinzug knapp. In einem wilden Rennen in Homestead gewann er nun und ist damit unter den vier Finalisten.

Von: **Michael Bräutigam**

Beim Gibbs-Team lagen Licht und Schatten vor den Toren Miamis ganz nah beieinander. Der Schatten betraf Denny Hamlin und Martin Truex Jr., die rund 40 Umläufe vor dem Ende unabhängig voneinander ausfielen. Hamlin knallte, mutmaßlich wegen eines technischen Defekts, in die Mauer und löste damit eine Gelbphase aus. Während dieser Neutralisierung erlitt Truex einen Motorschaden und war ebenfalls raus. Für den Meister der Regular Season wird es dadurch also wieder mal eng mit der nächsten Playoff-Runde. Aktuell fehlen ihm und dem punktgleichen Hamlin jeweils 17 Punkte auf Ryan Blaney (Ford), der derzeit als vierter Finalist dabei wäre.

Nach der Disqualifikation und dann doch wieder Rehabilitation von Las Vegas (siehe News-Meldung rechts) hatte Blaney den direkten Finaleinzug sogar schon vor Augen. In der Schlussphase lag er direkt hinter William Byron (Chevrolet), den er sogar noch knackte – doch zu diesem Zeitpunkt war Bell bereits an beiden vorbeigezogen. Mit einem besseren Longrun-Auto hatte Bell sich an die Spitze gesetzt und sicherte sich mit seinem zweiten Saisonsieg den Finaleinzug.

Larson sorgt für Rot

Anders als eine Woche zuvor lief es für den Gibbs-Piloten zunächst aber gar nicht rund. Bis 50 Runden vor Schluss tauchte der Gesamt-Dritte des Vorjahres gar nicht in den Top 5 auf. „Ich habe echt das beste Team. Keine Ahnung, wie sie das hinbekommen haben, das Rennen war ein ziemliches Durcheinander“, so Bell. „In Stage 2 wollte ich sogar schon das Handtuch werfen, weil ich so frustriert war. Aber Adam Stevens ist drangeblieben und hat mir genau das gegeben, was ich gebraucht habe“, bedankte er sich bei seinem Crewchief.

Bell ist neben Larson der zweite fixe Finalteilnehmer. Larson selbst sorgte mit dafür, dass der drittletzte Saisonlauf ziemlich wild ablief, und löste eine Rotphase aus. Bei der Einfahrt zum Boxenstopp 53 Runden vor Schluss verbremste er sich und knallte voll in die Sandkübel, die den Anfang der Boxenmauer absichern. Um diese wieder herzurichten, musste das Rennen unterbrochen werden.

Neben Bell und Larson wären aktuell William Byron (Chevrolet) und Blaney fürs Finale qualifiziert. Chris Buescher (Ford) muss nach einem weiteren schwachen Rennen auf einen Sieg in Martinsville hoffen. Für die anderen ist alles möglich. ■

NASCAR CUP SERIES

Homestead-Miami/Florida (USA)
34. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Christopher Bell (USA)	Toyota
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
6.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
7.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 34 von 36 Rennen

1.	Byron (Chevrolet)	4126 Punkte
2.	Bell (Toyota)	4110
3.	Blaney (Ford)	4106
4.	Larson (Chevrolet)	4105
5.	Reddick (Toyota)	4096
6.	Truex Jr. (Toyota)	4089
7.	Hamlin (Toyota)	4089
8.	Buescher (Ford)	4063
9.	Keselowski (Ford)	2262
10.	Chastain (Chevrolet)	2219

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: MAYER DIESMAL FRÜHER DURCH

Nach dem Last-Minute-Einzug in die zweite Playoff-Runde machte es Sam Mayer diesmal nicht so spannend. Der Chevrolet-Pilot von JR Motorsports gewann das Rennen in Homestead und löste damit als erster Fahrer sein Final-Ticket für Phoenix. Auch John Hunter Nemechek (Toyota) ist so gut wie sicher durch. Um die letzten beiden Final-Plätze wird es diese Woche in Martinsville zwischen insgesamt sechs weiteren Piloten noch mal eng. Cole Custer, Regular-Season-Meister Austin Hill und Justin Allgaier liegen nur drei Punkte auseinander. In einer Must-Win-Situation sind die weiteren Playoff-Fahrer Chandler Smith, Sammy Smith und Sheldon Creed.

TRUCK SERIES: DIE VIER FINALISTEN STEHEN FEST

Carson Hocevar (Chevrolet) hat das vorletzte Truck-Saisonrennen in Homestead gewonnen. Es war das erste Mal, dass der nächstjährige Cup-Pilot während der diesjährigen Playoffs in die Victory Lane fuhr. Mit Hocevar fahren auch Ben Rhodes (Ford), Regular-Season-Meister Corey Heim (Toyota) und Grant Enfinger (Chevrolet) in Phoenix um den Titel. Bereits vergeben ist der Titel des „Rookie of the year“. Diesen holte sich Nick Sanchez (Chevrolet), der zudem nur knapp den Finaleinzug verpasste.

CUP SERIES: BLANEY-DQ WURDE ZURÜCKGEZOGEN

Nach seiner Disqualifikation in Las Vegas war Ryan Blaney (Ford) scheinbar aus dem Titelrennen ausgeschieden. Doch wie sich herausstellte, war nicht der Dämpfer fehlerhaft, sondern die Schablone, mit der dieser gemessen wurde. NASCAR zog daraufhin die Disqualifikation zurück, und Blaney bekam seinen sechsten Platz plus die Stage-Punkte zurück. Die Titelambitionen bleiben also intakt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zarco schlägt sie alle

Geschafft: Bei seinem 120. MotoGP-Start fuhr Johann Zarco (#5) vor Weltmeister Bagnaia (#1) zum Sieg

Alles konzentrierte sich nur auf den WM-Kampf zwischen Francesco Bagnaia und Jorge Martín, der auch in Australien der stärkere zu sein schein. Doch dann war es Johann Zarco auf der zweiten Pramac-Ducati, der die meisten Reserven hatte und gewann.

Von: **Imre Paulovits**

Jorge Martín war in Topform. Er hatte im Qualifying seinen eigenen absoluten Rundenrekord aus dem Vorjahr um mehr als eine halbe Sekunde pulverisiert und führte das Rennen vom Start weg an. 26 Runden lang wurde er von niemandem behelligt, 316 Kurven lang war er vorn und hatte nur noch deren acht vor sich. Doch der Pramac-Ducati-Pilot kämpfte mit stumpfen Waffen. Er hatte sich für den weichen Hinterreifen entschieden, dieser baute ab, und die Verfolger machten zuletzt fast eine Sekunde pro Runde auf ihn gut. Dann stach gerade sein Teamkollege Johann Zarco im Miller-Corner innen rein, und Francesco Bagnaia zog gleich mit vorbei. So sehr sich Martín auch versuchte zu wehren, er wurde auch für Fabio Di Giannantonio und Brad Binder zur leichten Beute und beendete das Rennen schließlich als Fünfter. Auf seiner Seite der Pramac-Box herrschte nun auch betretenes Schweigen, doch auf der anderen Seite wurde gejubelt: Johann Zarco schaffte 2533 Tage nach seinem letzten Moto2-Sieg in Valencia 2016 seinen ersten in der MotoGP. In seinem 120. MotoGP-Rennen wurde der 33-jährige Franzose der 120. Sieger der Königsklasse seit 1949.

KTM-Power

Die MotoGP-Fahrer kamen aus den 35 Grad von Mandalika auf die 20 Grad kältere australische Insel, und die KTM funktionierten auch hier perfekt. Nach dem einstündigen Training am Freitagnachmittag, der für die Q2 zählte, standen Brad Binder und Jack Miller auf den ersten beiden Plätzen, und Pol Espargaró hatte sich als Fünfter ebenfalls direkt qualifiziert. Die Aprilia waren in den schnellen Kurven auch sehr stark, besonders Maverick Viñales. Auch Jorge Martín und Marco Bezzecchi waren wieder schnell, aber der Weltmeister strauchelte. Nach dem elften Platz musste Francesco Bagnaia wieder durch die Q1, was ihm zusammen mit Marc Márquez aber gelang.

> „Ich fühlte mich zunächst sehr wohl, aber in den letzten sechs Runden bekam ich Reifenprobleme und konnte mich nicht wehren. “
>
> Jorge Martín

Martín knallte dann eine unglaubliche Runde hin, er pulverisierte nicht nur seinen eigenen Rekord, sondern war auch vier Zehntel schneller als der zweite, Brad Binder. Aber auch Bagnaia hatte sich sortiert und für die erste Startreihe qualifiziert. Es galt sich danach aber schnell vorzubereiten, denn wegen Sturmwarnung für Sonntag hatten sich Sportdirektor Carlos Ezpeleta und die Rennleitung in Absprache mit den Teams entschieden, das Rennen über die volle Distanz schon am Samstag abzuhalten. Da gab es nur ein Problem: Jeder war bis dahin hauptsächlich mit dem weichen Hinterreifen gefahren, und dass er abbauen würde, das wussten alle. Nur nicht wie viel.

Irres Tempo

Jorge Martín hatte sich auch für das Rennen für den weichen Reifen entschieden, wie schon eine Woche zuvor in Mandalika. „Ganz ehrlich war ich mir daraufhin beim mittleren Reifen auch nicht sicher“, gab sein WM-Konkurrent Francesco Bagnaia hinterher zu. „Aber wir hatten das ganze Wochenende mit ihm

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

HOFMANN

Die Entscheidung: Zarco (#5) und Bagnaia (#1) gehen an Martín (#89) vorbei

MOTOGP

Johann Zarco: Endlich MotoGP-Sieg

MOTOGP

Raus das Bein: Binder (#33), Zarco (#5), Di Giannantonio (#49), Martín (#89) und Bagnaia (#1) in der letzten Runde

gearbeitet und rechneten uns aus, dass der weiche zehn Runden vor Schluss einen großen Drop haben würde und deshalb Vorsicht geboten war. Jorge legte dann aber ein so irres Tempo vor, dass ich die ganze Zeit aufpassen musste, cool zu bleiben und die Reifen so zu schonen, wie wir uns das vorgenommen hatten. Und dann wurde Jorge auch dramatisch langsamer, aber in unserer Gruppe hatten auch andere noch Reserven."

Da war erst einmal Fabio Di Giannantonio. Der derzeit für 2024 noch arbeitslose Italiener zeigte sich das ganze Wochenende über stark, machte sich auf, den auf dem zweiten Platz fahrenden Brad Binder einzufangen, bevor auch Bagnaia und Johann Zarco dort ankamen. Wenn sich Zarco auch im richtigen Moment durchsetzen konnte, „Digia" konnte den Moment nutzen, als Binder hinter Martín eingeklemmt war und feierte sein erstes MotoGP-Podest. „Ich hatte ein wirklich gutes Gefühl, und ich versuchte das richtige Verhältnis zwischen Pushen und Reifenschonen zu finden. Als ich Brad Binder überholt hatte, versuchte ich, eine Lücke aufzumachen, aber das klappte nicht. Die letzten Runden waren wie in den Moto3-Tagen mit vielen Überholmanövern, und ich bin so glücklich, dass sich all unsere Arbeit nun ausgezahlt hat."

Jorge Martín machte hinterher gute Miene zum bösen Spiel. „Natürlich ist man hinterher immer schlauer, und der weiche Reifen war die falsche Wahl. Ich hatte mich zunächst sehr wohlgefühlt, aber in den letzten sechs Runden bekam ich wirklich Probleme. Ich hatte gehofft, die Gruppe hinter mir halten zu können, aber sie haben in nur zwei Kurven eine halbe Sekunde wettgemacht, und ich hatte nichts mehr, um gegenzuhalten. Ich werde aber auch für das Sprintrennen den weichen Reifen nehmen." Doch dazu kam es nicht. Es wurde wegen des Sturms, der wirklich kam, abgesagt, und Francesco Bagnaia geht mit 27 Punkten Vorsprung nach Buriram. ■

DREI FRAGEN AN JOHANN ZARCO

WIE FÜHLT ES SICH AN, NUN ENDLICH AUCH MOTOGP-SIEGER ZU SEIN?

Es fühlt sich sehr gut an. Manchmal pusht man und es klappt nicht, dann haben andere eine bessere Pace. Und bis man es nicht geschafft hat, hat man das Gefühl, dass man der Sache hoffnungslos hinterherrennt. Vor drei Jahren hat Pecco Bagnaia seine Sieges-Serie auf der Ducati begonnen, zuletzt war Jorge Martín dran, der auch im Qualifying zu unglaublichen Dingen in der Lage ist und der die meisten der letzten Rennen kontrolliert hat, aber dieses war ein spezielles, und die Wahl des mittleren Hinterreifens war wichtig. Als Jorge mit dem weichen vorne weggezogen ist, habe ich mir gedacht, es ist nett, um das Podest zu kämpfen, aber in den letzten fünf Runden, als Jorge immer stärker nachließ, dachte ich mir, dass vielleicht etwas ganz Spezielles möglich sein wird. Ich habe es geschafft, und das war ein ganz spezielles Gefühl für mich.

WIE KONNTEN SIE SICH DURCHSETZEN?

Zunächst hatte ich mir gedacht, dass ich Jorge in der letzten Runde einholen muss und ihn mit den frischeren Reifen beim Beschleunigen überholen kann. Dann hatte ich ihn aber schon früher eingeholt und das Manöver genau an der richtigen Stelle ausgeführt. Hätte ich länger gewartet, hätte jemand überholen können.

WIE WAR IHR BACKFLIP?

Er war nicht perfekt, denn ich musste bei der Landung die Hände zur Hilfe nehmen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Stark, aber nicht genug

Nachdem KTM am Freitag auf den ersten beiden Plätzen stand, hofften die Fans schon auf einen Sieg. Doch die Reifentaktik ging doch nicht ganz auf.

Von: **Imre Paulovits**

POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33): Mit spektakulären Schräglagen lange auf P2

Nach den schnellsten Zeiten von Freitag war die Euphorie groß bei den Orangen. Denn Brad Binder blieb mit dem Kohlefaser-Rahmen gleich am ersten Tag nur zwei Zehntelsekunden über dem Rundenrekord, und Jack Miller, der vor zehn Jahren mit der Moto3-KTM seinen Heim-GP gewonnen hatte und in dieser Klasse bis heute den Rundenrekord hält, war vor seinem Heimpublikum besonders aufgedreht. Im Qualifying musste sich Binder nur dem wieder perfekt fahrenden Jorge Martín geschlagen geben, aber Jack Miller kam nicht über einen achten Platz hinaus. „Das Motorrad funktioniert sehr gut, aber ich verliere einfach im letzten Sektor zu viel", konstatierte er.

Im Rennen hatte Brad Binder auf den mittleren Hinterreifen gesetzt, und er war der Einzige mit diesem Reifen, der das Tempo von Jorge Martín einigermaßen mitgehen konnte. Zum Schluss kamen aber Johann Zarco und Francesco Bagnaia sehr stark auf, und in dem Gemenge der letzten Runde mit ihnen und Fabio Di Giannantonio schaffte es Binder nicht schnell genug an dem dahinwelkenden Jorge Martín vorbei, um sich in den Kampf um das Podium noch einmischen zu können. „Mit dem Qualifying war ich wirklich zufrieden und auch mit den ersten 25 Runden des Rennens", meinte der Südafrikaner hinterher etwas frustriert. „Die Reifen haben dann schlagartig nachgelassen. Ich konnte mir zwar etwas einfallen lassen, und besonders im letzten Sektor kam ich wieder stark. Ich habe mich voll darauf konzentriert, Jorge Martín an der Spitze einzuholen, und wenig darauf geachtet, was sich hinter mir tut. Und bevor ich mich umsehen konnte, war ich plötzlich Fünfter statt Zweiter. Dann konnte ich Jorge noch aus der letzten Kurve überholen, aber das war nicht das Ergebnis, das ich mir erhofft hatte." Jack Miller wurde schließlich Siebter. „Ich hatte viel Spaß mit den Jungs da draußen, aber ich bekam Probleme mit dem Vorderreifen und musste auf ihn aufpassen." ■

KOMMENTAR

ES IST ZIEMLICH GENAU

17 Jahre her, dass ich bei der Sichtung für die allererste Saison des MotoGP Rookies Cups Johann Zarco das erste Mal begegnete. Dieser reife, fast erwachsene 16-Jährige stach zwischen all den Kindern hervor, und er war unheimlich schnell. Obwohl er nah am oberen Alterslimit war, überzeugte er Harald Bartol, Gustl Auinger und Alberto Puig, und er bedankte sich mit dem überlegenen Sieg des ersten Rookies Cups. Er kam aus gebildetem Haus, wir hatten uns angefreundet, und einmal schüttete er mir sein Herz aus: „Ich muss das, was mir dadurch fehlt, dass ich später angefangen habe als all die anderen, mit meinem Kopf wieder aufholen." Als er zweimal überlegen Moto2-Weltmeister wurde, schien ihm das gelungen zu sein. Doch in der MotoGP brauchte er sehr lange, und er gab nie auf. Jetzt hat er es geschafft, und es gibt wohl niemanden im Fahrerlager, der ihm dies nicht gönnt.

Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

EINHEIMISCHE ZEREMONIE

Am Freitag hielten die Ureinwohner von Phillip Island, die Bunurong, deren Kultur 65 000 Jahre zurückreicht, auf der Zielgeraden ihre traditionelle Zeremonie mit Pfeifenrauchen ab, mit der sie alle Gäste auf ihrem Land willkommen hießen und ihnen ihren Schutz versprachen.

MILLER SUPERSTAR

Jack Miller wurde erstmals seit Misano wieder von seiner Gattin Ruby Adriana begleitet, die Mitte September Töchterchen Florence zur Welt gebracht hat und das nun im zarten Alter von fünf Wochen seinen ersten Grand Prix erleben durfte. Miller war überall von Fans umgeben und hatte auch sonst einen recht straffen Terminkalender. Am Mittwoch traf er sich mit jungen Flat-Trackern, dem Sport, in dem er seine Zweirad-Karriere einst begonnen hatte, und gab ihnen Tipps. Nachdem das Sprintrennen am Sonntag abgesagt wurde, auf das 18 787 unerschrockene Fans trotz des bereits am Samstag abgehaltenen Hauptrennens und des Weltuntergangswetters gewartet hatten, rief Miller zusammen mit einigen Dorna-Verantwortlichen seine MotoGP-Kollegen auf, sich spontan auf dem Areal des Hero-Walks, der eigentlich abgesagt wurde, vor den Fans zu zeigen. Die Anhänger dankten es, und es war wieder der KTM-Werksfahrer, um den sich die größten Trauben scharten.

MOTOGP

Jack Miller: Der Liebling der Fans war bei seinem Heim-GP sehr beschäftigt

STRECKENPOSTEN GEEHRT

An diesem Wochenende wurde der Barry-Sheene-Award an einen Streckenposten vergeben, der sich besonders verdient gemacht hatte. Bei dem Wetter, das am Sonntag herrschte und bei dem alle trotz professioneller Regenkleidung bis auf die Knochen nass wurden, hätten ihn eigentlich alle verdient, aber schließlich ging der Preis an Richard Booth. Er ist seit zwölf Jahren stets als freiwilliger Helfer dabei, in diesem Jahr fuhr er die gestürzten Fahrer wieder ins Fahrerlager. Booth war schon am Mittwoch da, half beim Aufbau und überall, wo eine Hand gebraucht wurde. Dazu gilt er als Tierflüsterer mit den riesigen grauen Gänsen, die öfter auf die Anlage kommen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Phillip Island (AUS) – 21. Oktober 2023 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,096 km über 27 Runden à 4,448 km. 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 18 Grad, Asphalt: 35 Grad. Schnitt des Siegers: 177,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	27	40.39,446 min	349,5 km/h	1.29,382 min	H/M	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	27	+0,201 s	349,5 km/h	1.29,439 min	H/M	20
3.	F. Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	27	+0,477 s	347,3 km/h	1.29,218 min	H/M	16
4.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+0,816 s	346,1 km/h	1.29,195 min	H/M	13
5.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	27	+1,008 s	350,6 km/h	1.28,823 min	H/S	11
6.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	27	+8,827 s	350,6 km/h	1.29,403 min	H/M	10
7.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	27	+9,283 s	347,3 km/h	1.29,626 min	H/M	9
8.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+9,387 s	345,0 km/h	1.29,543 min	H/M	8
9.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	27	+9,696 s	348,4 km/h	1.29,533 min	M/M	7
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	27	+12,523 s	349,5 km/h	1.29,836 min	H/M	6
11.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+13,992 s	349,5 km/h	1.29,936 min	H/M	5
12.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	27	+17,078 s	349,5 km/h	1.29,935 min	H/M	4
13.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	27	+19,443 s	341,8 km/h	1.29,952 min	H/M	3
14.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+20,949 s	342,9 km/h	1.29,927 min	H/M	2
15.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+21,118 s	346,1 km/h	1.29,310 min	H/S	1
16.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	27	+32,538 s	341,8 km/h	1.29,789 min	M/M	-
17.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+37,663 s	344,0 km/h	1.30,045 min	M/M	-
18.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	27	+37,663 s	339,6 km/h	1.29,786 min	H/S	-
19.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+37,758 s	339,6 km/h	1.30,568 min	H/M	-
	Nicht gewertet:							
	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	12	+15 Runden	342,9 km/h	1.29,860 min	H/M	-
	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	10	+17 Runden	345,0 km/h	1.29,916 min	M/M	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.27,246 min
2.	Binder	1.27,662 min
3.	Bagnaia	1.27,714 min
4.	A. Espargaró	1.27,844 min
5.	Zarco	1.27,903 min
6.	Di Giannantonio	1.27,919 min
7.	M. Márquez	1.28,012 min
8.	Miller	1.28,074 min
9.	Viñales	1.28,093 min
10.	Bezzecchi	1.28,121 min
11.	P. Espargaró	1.28,234 min
12.	Bastianini	1.28,287 min
13.	A. Márquez	1.28,324 min
14.	A. Fernández	1.28,435 min
15.	R. Fernández	1.28,607 min
16.	Mir	1.28,841 min
17.	Quartararo	1.28,925 min
18.	Marini	1.29,047 min
19.	Oliveira	1.29,182 min
20.	Morbidelli	1.29,419 min
21.	Nakagami	1.29,832 min

SPRINTRENNEN

Wetterbedingt ausgefallen

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	366
2.	Martín	339
3.	Bezzecchi	293
4.	Binder	224
5.	Zarco	187
6.	A. Espargaró	185
7.	Viñales	170
8.	Marini	148
9.	Miller	144
25.	Folger	9
26.	Bradl	8

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	552
2.	KTM	296
3.	Aprilia	274
4.	Yamaha	154
5.	Honda	150

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	526
2.	Mooney VR46 Racing Team	441
3.	Ducati Lenovo Team	418
4.	Red Bull KTM Factory Racing	368
5.	Aprilia Racing	355
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	213
7.	Gresini Racing MotoGP	201
8.	Cryptodata RNF MotoGP Team	119
9.	LCR Honda Idemitsu	110
10.	GasGas Factory Racing Tech3	88

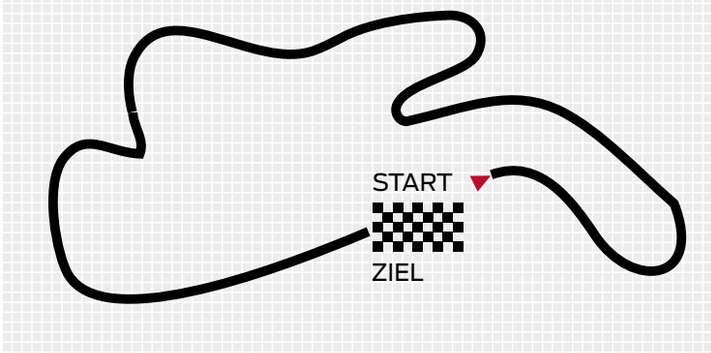
„Jorge hat jetzt zweimal einen Fehler gemacht und Punkte eingebüßt. Aber ich weiß, wie stark er ist, und es wird ein harter Kampf."

Francesco Bagnaia

PHILLIP ISLAND GRAND PRIX CIRCUIT 4,448 KM

Rundenrekord: **1.28,108 min, Marc Márquez (Honda), 2013**
Quali-Rekord: **1.27,246 min, Jorge Martín (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **356,4 km/h, Enea Bastianini (Ducati), 2022**

STRECKE



MOTOGP

Francesco Bagnaia: Wichtiges Ergebnis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tony Arbolino im Regenchaos

Der über das Wasser ging: Viele andere stürzten, Tony Arbolino fuhr sicher und schnell

MOTOGP

Das Rennen im strömenden Regen musste wegen starker Sturmböen abgebrochen werden. Tony Arbolino war unantastbar, Pedro Acosta betrieb Schadensbegrenzung, aber es wurden nur halbe Punkte vergeben.

Von: **Imre Paulovits**

Die Boscoscuro funktioniert auf Phillip Island traditionell sehr gut, und Fermín Aldeguer dominierte die Trainingstage. Der 18-jährige Spanier stand immer ganz oben auf den Zeitenlisten, doch Pedro Acosta ließ sich nicht nervös machen. Als es am Sonntag regnete, zeigte er mit der viertschnellsten Zeit, dass er gewappnet war. Doch dann war die Lockerheit des WM-Leaders mit einem Schlag vorbei, als er sich in der Besichtigungsrunde

Motorrad-WM

Vernünftige Entscheidung

Da für den Rennsonntag ein heftiger Sturm vorhergesagt war, wurde das MotoGP-Rennen auf den Samstag vorverlegt. Nachdem am Sonntag tatsächlich die Flut kam, ließen sich so zumindest alle Klassen werten.

Von: **Imre Paulovits**

Die Meteorologie wird wegen falscher Prognosen oft belächelt. Was wir ihren computergenerierten Simulationen aber mittlerweile verdanken, wurde auf Phillip Island deutlich. Das Wetter auf der Insel gleich an der Bass-Straße ist wirklich nicht leicht vorherzusagen, Winde und Meeresströmungen sorgen dafür, dass an einem Tag vier Jahreszeiten angetroffen werden können. Umso erstaunlicher war, dass bereits Mitte der Woche klar vorhergesagt wurde, dass am Sonntag ein Sturm mit viel Regen und starken Windböen komme.

Als diese Prognose am Freitag noch einmal bestärkt wurde, setzte sich Dorna-Sportchef Carlos Ezpeleta mit Rennleiter Mike Webb und den Teams zusammen, um die beste Möglichkeit für dieses Szenario zu besprechen. Sie entschieden sich im Interesse der Aktiven und der Zuschauer, das MotoGP-Rennen auf den Samstag vorzuverlegen und das Sprintrennen, wenn möglich, am Sonntag abzuhalten. „Es ging weniger um den Regen, aber es wurden Sturmböen mit über 70 km/h Windgeschwindigkeiten vorhergesagt, und bei der Aerodynamik-Entwicklung der MotoGP-Bikes stellen sie eine unmittelbare Gefahr dar“, erklärte Mike Webb. „Letztes Jahr hatten wir Wind bis zu 50 km/h, und das war bereits grenzwertig.“

HOFMANN

Bei dieser Sicht und heftigen Böen konnte nicht weitergefahren werden

So wurde das MotoGP-Rennen das erste über die volle Grand-Prix-Distanz seit Assen 2015. Die Wetterdienste sollten hingegen recht behalten. Der Regen kam am Sonntagmorgen, die angesetzten zusätzlichen Trainings für die Moto2 und Moto3 neben der MotoGP konnten noch durchgezogen werden. Auch das Moto3-Rennen war noch zumutbar. Doch während des Moto2-Rennens kamen die Böen, und sie waren so heftig, dass zunächst nur unterbrochen wurde, dann aber schnell klar wurde, dass an ein sicheres Fahren nicht mehr zu denken war. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

unantastbar

niederlegte. Die Kalex kam per Abschleppwagen an die Ajo-Box. Die Mechaniker erledigten die Reparatur in Windeseile, doch Acosta musste seine Aufwärmrunde aus der Boxengasse und das Rennen vom letzten Startplatz aus in Angriff nehmen.

Nach dem Start setzte sich zunächst Vorjahressieger López an die Spitze, kam aber nur vier Kurven weit. Auch Sergio García flog aus dem Sattel, genau wie Zonta van den Goorbergh, der im morgendlichen Warm-up Schnellster war, sein Teamkollege Barry Baltus und Regenspezialist Filip Salac. Auch die regengewohnten Briten Sam Lowes und Jake Dixon blieben nicht im Sattel. „Es war nicht das Wasser, es war der Wind, der uns zum Verhängnis wurde“, meinte Dixon. Nur einer war scheinbar auf einem anderen Planeten: Tony Arbolino fuhr mit schlafwandlerischer Sicherheit bis zu vier Sekunden pro Runde schneller als der Rest. Dann wurde Celestino Vietti am Ende der Zielgeraden von der Strecke geweht und überschlug sich, woraufhin das Rennen abgebrochen wurde.

Da der Sturm eher schlimmer wurde, blieb es bei dem Ergebnis. Weil weniger als zwei Drittel der Distanz absolviert waren, wurden halbe Punkte vergeben. „Ich muss ehrlich sagen, dass ich auch nichts gesehen habe“, meinte Sieger Tony Arbolino hinterher. „Es ist nur schade, dass wir nur halbe Punkte bekommen haben. Bei dem, was wir da durchstehen mussten, sollten wir doppelte Punkte bekommen.“ Da Acosta als Neunter nur neun Punkte eingebüßt hat, hat der 19-jährige Spanier in Buri Ram seinen ersten WM-Matchball.

Darryn Binder gehörte zu den frühen Sturzopfern, Lukas Tulovic kam als 20. ins Ziel. „Nach mehreren bösen Rutschern in der Besichtigungsrunde habe ich einfach versucht, sitzen zu bleiben und das Rennen zu beenden“, verriet er. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

In Australien wurde erst klar, welche übermenschliche Leistung Álex Rins mit seinem neunten Platz in der Hitze von Mandalika vollbracht hat. Der LCR-Pilot hatte sein in Mugello kompliziert gebrochenes Bein dermaßen überanstrengt, dass er mit großen Schmerzen nach Australien kam. Diese wurden so stark, dass ihn das Team nach den zwei Freitags-Trainings, wo Rins zunächst wackerer 14. und dann sogar 12. wurde, für das restliche Wochenende aus dem Rennen nahm. In Thailand will es Rins wieder versuchen.

MOTO2

Lukas Tulovic arbeitet auch während des Übersee-Trips an der Fortsetzung seiner Karriere. „Die Hoffnung, im Moto2-Paddock bleiben zu können, ist schwindend gering“, ist sich der 23-jährige Eberbacher bewusst. „So bleibt als einzige Möglichkeit im GP-Paddock die MotoE. Ich sehe mich aber auch nach Möglichkeiten bei den Superbikes um, ich schaue, welche Optionen ich im SBK-Paddock habe, bei den Superbikes oder den Supersport. Ansonsten sehe ich auch in der IDM nach, was ich in der Top-Klasse machen könnte.“

MOTO3

Joel Kelso, der bei seinem Heimrennen über sich hinauswuchs, aber bereits im Sommer die Kündigung vom Prüstel-Team erhalten hatte, hat sich einen Moto3-Platz für 2024 sichern können. Der 20-jährige Australier wird an der Seite von David Munoz bei BOE Motorsport eine KTM fahren.

MOTOGP

Die Gerüchte um die Nachfolge von Marc Márquez bei Honda schlagen weiter hohe Wellen. In Australien ging sogar die Version rum, dass Toprak Razgatlioglu aus seinem BMW-Superbike-Vertrag herausgesprengt werden soll.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 22. Oktober 2023 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 40,034 km über 9 Runden à 4,448 km. 30 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft: 13 Grad, Asphalt: 15 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Tony Arbolino (I)	Kalex	9	16.22,970 min	1.45,698 min	25
2.	Áron Canet (E)	Kalex	9	+15,088 s	1.48,599 min	20
3.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	9	+15,614 s	1.49,014 min	16
4.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	9	+1 Runde	1.49,306 min	13
5.	Joe Roberts (USA)	Kalex	9	+1 Runde	1.49,283 min	11
6.	Izan Guevara (E)	Kalex	9	+1 Runde	1.49,764 min	10
7.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	9	+1 Runde	1.49,735 min	9
8.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	9	+1 Runde	1.50,352 min	8
9.	Pedro Acosta (E)	Kalex	9	+1 Runde	1.49,318 min	7
10.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	9	+1 Runde	1.51,279 min	6
11.	Taiga Hada (J)	Kalex	9	+1 Runde	1.50,240 min	5
12.	Rory Skinner (GB)	Kalex	9	+1 Runde	1.51,488 min	4
13.	Manuel González (E)	Kalex	9	+1 Runde	1.51,168 min	3
14.	Albert Arenas (E)	Kalex	9	+1 Runde	1.52,131 min	2
15.	Ai Ogura (J)	Kalex	9	+1 Runde	1.51,573 min	1
16.	Kohta Nozane (J)	Kalex	9	+1 Runde	1.53,912 min	-
17.	Dennis Foggia (I)	Kalex	9	+1 Runde	1.55,381 min	-
18.	Alberto Surra (I)	Forward	9	+1 Runde	1.54,881 min	-
19.	Alex Escrig (E)	Forward	9	+1 Runde	1.54,752 min	-
20.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	9	+1 Runde	1.58,559 min	-
	Nicht gewertet:					
	Celestino Vietti (I)	Kalex	8	+1 Runde	1.51,452 min	-
	Alonso López (E)	Boscoscuro	5	+4 Runden	1.52,454 min	-
	Mattia Casadei (I)	Kalex	4	+5 Runden	1.50,776 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	4	+5 Runden	1.47,544 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	3	+6 Runden	1.47,057 min	-
	Sergio García (E)	Kalex	3	+6 Runden	1.47,163 min	-
	Filip Salac (CZ)	Kalex	3	+6 Runden	1.47,385 min	-
	Barry Baltus (B)	Kalex	2	+7 Runden	1.50,043 min	-
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	2	+7 Runden	1.51,685 min	-
	Darryn Binder (ZA)	Kalex	2	+7 Runden	1.52,856 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	280,5
2.	Arbolino	224,5
3.	Dixon	172
4.	Canet	154
5.	Chantra	127,5
6.	López	119
7.	González	116,5
8.	Aldeguer	112
9.	Salac	108
10.	Vietti	106
24.	Tulovic	12

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	382,5
2.	Boscoscuro	186

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	343,5
2.	Elf Marc VDS Racing Team	304,5
3.	Pons Wegow LOS40	238
4.	Speed Up Racing	231
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	43

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Aldeguer	1.31,888 min
2.	Canet	1.32,230 min
3.	López	1.32,572 min
4.	Roberts	1.32,584 min
5.	Acosta	1.32,633 min
6.	Dixon	1.32,679 min
7.	García	1.32,769 min
8.	Arbolino	1.32,888 min
9.	Binder	1.32,946 min
10.	González	1.32,954 min
11.	Ramirez	1.33,052 min
12.	Lowes	1.33,070 min
13.	Vietti	1.33,296 min
14.	Arenas	1.33,339 min
15.	Baltus	1.33,363 min
16.	Chantra	1.33,370 min
17.	Van den Goorbergh	1.33,561 min
18.	Salac	1.33,628 min
19.	Alcoba	1.33,297 min
20.	Ogura	1.33,297 min
21.	Foggia	1.33,451 min
22.	Bendsneyder	1.33,454 min
23.	Guevara	1.33,848 min
24.	Tulovic	1.33,917 min
25.	Nozane	1.33,940 min
26.	Hada	1.33,997 min
27.	Surra	1.34,053 min
28.	Casadei	1.34,055 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Deniz Öncü trickst Ayumu S

Ayumu Sasaki wird langsam zum tragischen Helden. Wieder hatte der Japaner den Sieg vor Augen, und erneut wurde er kurz vor dem Ziel von Deniz Öncü ausgetrickst. Doch er ist der WM-Spitze trotzdem wieder näher gekommen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Die Strecken in Übersee werden mir entgegenkommen – hatte Ayumu Sasaki am Ende der Europa-Saison versprochen. Der Japaner, der am 4. Oktober seinen 23. Geburtstag gefeiert hat, tat in Australien auch alles, um endlich seinen ersten Saisonsieg einzufahren. Auf der klassischen Hochgeschwindigkeits-Strecke machte der Schützling von Peter Öttls Husqvarna-Team einen sehr starken Eindruck und fuhr die Pole-Position heraus. Im Warm-up am Sonntagmorgen war er noch 1,3 Sekunden langsamer als WM-Leader Jaume Masiá, doch im Rennen hatte er die Pace. Er übernahm die Führung und ließ sich auch nicht aus der Ruhe bringen, als Adrian Fernández, der Bruder des RNF-Aprilia-MotoGP-Piloten, die Führung übernahm. Als Fernández sich dann auf den Hosenboden legte aber weiterfahren konnte, hatte Sasaki dann wieder die Führung, und nun schien ihn nichts mehr aufhalten zu können. Da Jaume Masiá sich nicht weiter als bis zum achten Platz vorarbeiten konnte, hätte er damit auch die WM-Führung übernommen.

Doch dann kam alles wieder ganz anders. Deniz Öncü, der in der 15. Runde einen heftigen Rutscher hatte und zunächst den Kontakt zur Spitze verlor, war zum Schluss wieder an ihm dran, und der junge Türke legte sich den Japaner in der letzten Runde zurecht. Er stach in der Bergab-Bremszone vor Turn 10 innen rein, konnte die Linie halten und hängte den verdutzen Sasaki bis zum Ziel noch um vier Zehntel ab. Hinterher standen sie bibbernd im Parc fermé und zogen sich trockene Handschuhe und alles was sie schnell bekommen konnten an, denn bei 13 Grad lässt es sich in einer durchnässten Lederkombi nur schwer aushalten. Öncü hatte wieder sein schelmisches Grinsen im Gesicht, Sasaki versuchte sichtlich, das Schicksal zu verstehen. „Es war wirklich nicht leicht, sich zu konzentrieren“, gab Öncü zu. „Wenn deine Finger zittern und deine Zähne klappern, weil es so kalt ist, wird so ein Rennen verdammt lang. Ich wollte das Rennen einfach so gut es geht beenden, aber als ich die Chance auf den Sieg sah, habe ich ihn in der letzten Runde wahrgenommen.“ Sasaki konnte dem Ganzen doch etwas Gutes abgewinnen. „Ich wusste, dass Deniz hinter mir ist. Dieser zweite Platz war aber immens wichtig, ich habe in der WM wieder aufschließen können.“ ■

AJO MOTORSPORT

Moto3

Joel Kelso fährt daheim aufs Podest

Der 18-jährige Australier wollte es im Regen wissen und unbedingt seinen Heim-GP gewinnen. Immerhin reichte es für einen Podestplatz.

Joel Kelso war an diesem Wochenende kaum zu halten. Er hatte bereits in der Quali die zweitschnellste Zeit gefahren, und er wollte seinen Fans beim Heimrennen ein unvergessliches Erlebnis bereiten. Da er für seinen Startplatz noch nicht einmal Windschatten brauchte, ging er mit sehr viel Selbstvertrauen ins Rennen. Auch durch die extremen Bedingungen am Sonntag ließ er sich nicht entmutigen und fuhr über fast die gesamte Distanz an der Spitze mit. Doch nach einem kleinen Rutscher, bei dem er den Anschluss an Sasaki und Öncü verlor, ging er auf Nummer sicher und fuhr seinen dritten Platz ins Ziel. „Genial, ich bin überglücklich“, freute er sich wie ein Schneekönig. „Es waren schwierige Bedingungen, aber ich musste es bei meinem Heim-GP einfach versuchen. Ich wollte den Sieg, aber dann habe ich einen kleinen Fehler gemacht und hatte einige Momente, sodass ich das Podium einfach sicher nach Hause bringen wollte. Der Druck war groß, aber jetzt hat sich der Knoten hoffentlich gelöst.“ ■ IP

LEKL

Joel Kelso: Prosecco daheim

Moto3

Collin Veijer immer mehr eine sichere Bank

Die Fähigkeiten von Rookie Collin Veijer verwundern mittlerweile niemanden mehr. Auch im australischen Regenchaos wurde der 18-jährige Holländer wieder Vierter.

Collin Veijer verdient wirklich Hochachtung. Der niederländische Rookie ging mit den tückischen Bedingungen am Renntag wie ein alter Hase um. Er nahm die Jagd auf die Führungsgruppe auf und konnte teilweise auch in ihr mitmischen. Doch als er merkte, dass er die Pace nicht mitgehen konnte, fuhr er sein Rennen solide auf dem vierten Rang zu Ende. „Ich habe mich schon im Warm-up okay gefühlt“, erklärte er hinterher. „Es ging mir darum, ein Gefühl für die Bedingungen zu bekommen und zu sehen, wie die Strecke und auch der Wind sind. Aber in der Startaufstellung war es bereits sehr kalt, sodass ich bereits anfing zu frieren. Ich hatte bald einen großen Vorsprung auf die Fahrer hinter mir, und so hat es mich nicht beunruhigt, als ich von der Spitzengruppe abgerissen bin. Aber in den letzten fünf Runden war es eiskalt, ich konnte meine Finger und Zehen nicht mehr bewegen. So habe ich nichts anderes getan, als P4 sicher nach Hause zu bringen.“ ■ DSU

WOBSER

Collin Veijer: Wieder Spitzenleistung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

asaki aus

Die entscheidende letzte Runde: Öncü (#53) hat sich vor Sasaki (#71) gesetzt

Vorschau GP Thailand

ZEITPLAN

GP von Thailand, Buriram
(alle Zeitangaben in MESZ und MEZ)

Freitag, 27. Oktober 2023

4.00–4.35	Moto3	1. Training
4.50–5..30	Moto2	1. Training
5.45–6.30	MotoGP	1. freies Training
8.15–8.50	Moto3	2. Training
9.05–9.45	Moto2	2. Training
10.00–11.00	MotoGP	Training

Samstag, 28. Oktober 2023

3.40–4.10	Moto3	3. Training
4.25–4.55	Moto2	3. Training
5.10–5.35	MotoGP	2. freies Training
5.50–6.05	MotoGP	Qualifying 1
6.15–6.30	MotoGP	Qualifying 2
7.50–8.05	Moto3	Qualifying 1
8.15–8.30	Moto3	Qualifying 2
8.45–9.00	Moto2	Qualifying 1
9.10–9.25	Moto2	Qualifying 2
10.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 29. Oktober 2023

4.40–4.50	MotoGP	Warm-up
5.00	MotoGP	Fan-Parade
6.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
7.15	Moto2	Rennen, 24 Rdn.
9.00	MotoGP	Rennen, 26 Rdn.

STATISTIK

GP von Thailand, Buriram

Sieger 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Tony Arbolino(I), Kalex
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM

Pole-Position 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda, 1.42,077 (= 160,6 km/h)
Moto2: Somkiat Chantra (T), Kalex, 1.35,625 (= 171,4 km/h)
MotoGP: Marco Bezzecchi (I), Ducati, 1.29,671 (= 182,8 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.42,530 (= 159,8 km/h)
Moto2: Tony Arbolino (I), Kalex, 1.52,003 (= 146,3 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.38,941 (= 165,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.42,530 (= 159,8 km/h) (2022)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 1.36,097 (= 170,6 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.30,904 (= 180,3 km/h) (2019)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 22. Oktober 2023 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 93,408 km über 21 Runden à 4,448 km. 27 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft: 13 Grad, Asphalt: 14 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Deniz Öncü (TR)	KTM	21	39.57,919 min	1.51,997 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	21	+0,407 sec	1.52,138 min	20
3.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	21	+4,392 sec	1.52,290 min	16
4.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	21	+23,062 sec	1.52,386 min	13
5.	Adrian Fernández (E)	Honda	21	+31,661 sec	1.52,300 min	11
6.	Riccardo Rossi (I)	Honda	21	+31,702 sec	1.52,435 min	10
7.	Taiyo Furusato (J)	Honda	21	+32,236 sec	1.52,601 min	9
8.	Jaume Masiá (E)	Honda	21	+32,923 sec	1.52,617 min	8
9.	Matteo Bertelle (I)	Honda	21	+33,379 sec	1.52,290 min	7
10.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	21	+35,375 sec	1.52,966 min	6
11.	Nicola Fabio Carraro (I)	Honda	21	+46,470 sec	1.53,367 min	5
12.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+53,566 sec	1.53,770 min	4
13.	Daniel Holgado (E)	KTM	21	+1.02,607 min	1.55,382 min	3
14.	Joshua Whatley (GB)	Honda	21	+1.02,880 min	1.54,945 min	2
15.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	21	+1.16,638 min	1.55,751 min	1
16.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	21	+1.30,027 min	1.53,231 min	–
17.	Kaito Toba (J)	Honda	21	+1.52,035 min	1.54,769 min	–
18.	José Antonio Rueda (E)	KTM	21	+1 Runde	1.55,847 min	–
	Nicht gewertet:					
	Vincente Pérez (E)	KTM	18	+3 Runden	1.53,174 min	–
	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	14	+7 Runden	1.54,126 min	–
	David Salvador (E)	KTM	12	+9 Runden	1.54,557 min	–
	Mario Aji (RI)	Honda	11	+10 Runden	1.52,301 min	–
	David Alonso (COL)	GasGas	10	+11 Runden	2.00,078 min	–
	David Muñoz (E)	KTM	9	+12 Runden	1.53,298 min	–
	Ivan Ortolá (E)	KTM	8	+13 Runden	1.55,069 min	–
	Filippo Farioli (I)	KTM	8	+13 Runden	1.55,789 min	–
	Diogo Moreira (BR)	KTM	5	+16 Runden	2.03,769 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Masiá	217
2.	Sasaki	213
3.	Holgado	195
4.	Alonso	180
5.	Öncü	180
6.	Ortolá	152
7.	Moreira	128
8.	Rueda	111
9.	Muñoz	102
10.	Nepa	100
11.	Toba	91

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	338
2.	Honda	261
3.	Husqvarna	231
4.	GasGas	198
5.	CFMoto	87

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	302
2.	Red Bull KTM Ajo	291
3.	Leopard Racing	278
4.	Team MTA	252
5.	GasGas Aspar Team	244
6.	Red Bull KTM Tech3	202
7.	SIC58 Squadra Corse	149
8.	MT Helmets . MSI	133
9.	BOE Motorsports	102
10.	CFMoto PrüstelGP	101

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	1.36,539 min
2.	Kelso	1.36,675 min
3.	Nepa	1.36,755 min
4.	Moreira	1.36,860 min
5.	Bertelle	1.36,978 min
6.	Veijer	1.37,008 min
7.	Öncü	1.37,030 min
8.	Alonso	1.37,146 min
9.	Fernández	1.37,286 min
10.	Pérez	1.37,293 min
11.	Holgado	1.37,303 min
12.	Ortolá	1.37,378 min
13.	Masiá	1.37,399 min
14.	Toba	1.37,465 min
15.	Muñoz	1.37,513 min
16.	Farioli	1.37,519 min
17.	Yamanaka	1.37,661 min
18.	Rossi	1.38,002 min
19.	Azman	1.37,779 min
20.	Rueda	1.37,814 min
21.	Furusato	1.37,858 min
22.	Salvador	1.37,888 min
23.	Carraro	1.38,088 min
24.	Aji	1.38,098 min
25.	Fellon	1.38,124 min
26.	Whatley	1.38,224 min
27.	Artigas	1.38,497 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PAULOVITS

Ein Herz und eine Seele

Sie waren die Paradiesvögel im Gespannsport der 1970er-Jahre. Sie eine attraktive Celebrity des britischen Motorradlebens, er eines der größten technischen Genies, die der Schweizer Motorsport hervorgebracht hat. Noch ein halbes Jahrhundert später leben sie glücklich zusammen und sind noch immer vielbeschäftigt.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn seine Haare mittlerweile auch schneeweiß sind und er es heute mit 85 Jahren etwas ruhiger angehen lässt – was Rudi Kurth bislang schon verwirklicht hat, dafür reichen bei anderen fünf Leben nicht. Der gelernte Spengler und Installateur hat technische Lösungen kreiert, die bahnbrechend waren, und er war mit vielen seiner Ideen Scharen von Ingenieuren um ein Jahrzehnt voraus. Rolf Biland nennt ihn heute noch seinen Lehrmeister, doch Rudi Kurths Kreativität ging weit über den Gespann-Sport hinaus. Stolz zeigt er mir sein neuestes Baby. „Das ist meine Lösung für die Verkehrsprobleme der heutigen Großstädte“, sagt er stolz. Ein einspuriger elektrischer Kabinenroller mit zwei hintereinander angeordneten Sitzen, der sich dank zweier beweglicher, elektronisch gesteuerter Gyroskope wie ein Auto fährt. Das ferngesteuerte 1:16-Modell ist voll funktionsfähig, der 1:1-Prototyp mit Kohlefaser-Karosserie bereits auf dem Weg der Fertigstellung.

Rudi Kurth baute bereits mit 20 Jahren einen Spider mit Fiat-600-Motor und Polyester-Karosserie. „Ich habe ihn von Heck- auf Mittelmotor umgebaut. Da sich damit die Drehrichtung ändert, habe ich den Kettenantrieb der Nockenwelle auf Zahnräder umgebaut und dort die Drehrichtung umgedreht.“ Er baute auch seine eigenen Formel-Junior-Rennwagen, die er CAT nannte, „nach der Katze, die sich elegant bewegt und sich nichts vorschreiben lässt“. Dann klagte Fritz Scheidegger über das Fahrwerk seines BMW-RS-Gespanns. Kurth baute ihm ein Dreirad, und Scheidegger wurde Weltmeister. Dann stieg Kurth selbst zu den Dreirädern um: „Autorennen waren zu teuer geworden, aber dort sah ich noch Chancen, mit einigermaßen überschaubaren Mitteln mitzufahren.“

Liebe auf den ersten Blick

Sein erstes eigenes Gespann baute er mit Honda-CB-450-Motor, dann stieg er auf schwedische Crescent-Zweitakt-Bootsmotoren um und bediente sich beim Fahrwerk auch hydraulischer Lösungen, was sein Leben verändern sollte. Am 9. Mai 1969 fuhr er im französischen Bourg en Bresse, wo Bill Copson mit der attraktiven Britin Dane Rowe im Boot gewann. Copson brauchte Bremsflüssigkeit, und er schickte seine Beifahrerin zu Rudi Kurth: „Der hat alles, was hydraulisch ist.“ Es war Liebe auf den ersten Blick. Am 21. Juli 1969, dem Tag der Mondlandung, zog sie zu ihm in die Schweiz.

Was Dane Rowe von ihrer schweren Kindheit als schönste Erinnerung geblieben ist, war die Motorradwerkstatt in der Straße ihrer Großmutter. „Der Geruch von heißem Motoröl und die Bikes zogen mich magisch an. Eines Sommertages, ich war elf Jahre alt, stand die Werkstatttüre offen, und ich schaute hinein. Der Mechaniker, der unter dem Motorrad lag, rief mir zu, ich solle ihm den Schraubenschlüssel geben. Den, der vor meinen Füßen lag. Und damit war es um mich geschehen.“ Arbeit war sie früh gewohnt, mit 16 kaufte sie ihr erstes Motorrad, dann zog sie nach London und wurde eines der wenigen weiblichen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHIV KURTH

Dane Rowe und Rudi Kurth veränderten jeder auf seine Art viel im Rennsport

Mitglieder des berühmten 59 Clubs, die keine Sozia war, sondern ihr eigenes Motorrad fuhr – mittlerweile eine 350er Triumph. „Ich wurde von den Jungs nie diskriminiert. Ich arbeitete auch bei einem Triumph-Händler und kannte die Nummern der Teile auswendig, die sie brauchten." Sie wohnte in einem Wohnblock mit Bill Ivy und Mike Hailwood. „Bei denen liefen immer Partys. Als einmal Bills Mutter kam, habe ich ihm schnell die Wohnung aufgeräumt, damit er die Party bei Mick nicht auslassen musste. Mike haben ihn nur die Journalisten und die Offiziellen genannt."

Sie wollte selbst Rennen fahren. „Aber als Frau war das damals in England nur im Beiwagen möglich. Mir fiel auf, dass in der Ausweisklasse oft Beifahrer gesucht wurden." Da sie sich nicht ungeschickt anstellte, bekam sie bei immer schnelleren Fahrern einen Platz. 1968 fuhr sie mit Colin Bird auf der Isle of Man, 1969 saß sie bei Bill Copson und wurde mit ihm bei der TT Achte, und sie wurden WM-11.

Mit ihr an seiner Seite kam Rudi Kurths produktivste Zeit, über die Rolf Biland heute sagt: „Viele der heutigen Fahrer sind überfordert, wenn sie über den Winter eine neue Verkleidung anpassen müssen. Rudi hat in einem Winter zwei komplette Gespanne und seinen Transporter gebaut." Er landete auch mehrere technische Volltreffer: „Der Crescent-Motor leistete irgendwann weniger als eine 350er Yamaha. Ich habe den 350er TZ-Motor probiert, und er war schneller. Dann habe ich mir einen Dreizylinder gebaut, indem ich mir eine dritte Kurbelwellkammer gegossen und ihn an das TZ-Gehäuse geschweißt habe." Mit TZ-250-Zylindern und 50,6 mm Hub der TD2 kam er auf 348 ccm, und Yamaha Motor Europe ließ sich 15 solcher Motoren fertigen. Takazumi Katayama wurde mit dieser „Saniko" 1977 Weltmeister. Kurth baute im Auftrag von Yamaha auch ein Fahrwerk für die Yamaha TZ 250 mit breiten Profilen aus rostfreiem Stahl. Ein knappes Jahrzehnt später machte Yamaha einen solchen für die 500er von Kenny Roberts aus Aluminium, und dies ist bis heute die führende Lösung im Motorradsport. Auch die heutige Bauweise von Renngespannen mit einem durchgehenden Profil in der Mitte, an dem Rad- und Motorenaufhängungen sowie das Beiwagenrad befestigt sind, hat er als Erster verwirklicht. „Aber bei mir war der Motor noch unter dem Fahrer platziert", beschwichtigt er. Auch sein CAT-Van auf dem Chassis einer Citroën DS 21 mit selbstgebauter Glasfaser-Karosserie, das Transport- und Schlafgelegenheit für ihn und Dane bot, wurde legendär.

Hansdampf in allen Gassen

Die Gespann-Paarung Kurth/Rowe fuhr 1974 beim Grand Prix von Frankreich in Clermont-Ferrand aufs Podest, ein Jahr später lagen sie in Le Castellet sogar auf dem zweiten Platz, bevor ein Zündkabel brach. Ende 1976 hängten sie ihre Helme an den Nagel. „Ich habe mein Leben immer in Abschnitten gelebt", erklärt Rudi Kurth. „Diesem hatte ich nichts mehr hinzuzufügen und trat weiter." Er baute für die Universität Biel einen Solarrennwagen, der der Beste in Europa wurde. Dann baute er sich ein Leichtflugzeug. „Damals habe ich mir einen Bauch angefressen und den wollte ich loswerden. Deshalb habe ich angefangen, Rad zu fahren. Bald waren mir die Fahrräder aber nicht gut genug." Lotus hatte damals ein Kohlefaser-Rad für den Stundenrekord gebaut, Rudi Kurth dachte nach und baute sein eigenes Kohlefaser-Fahrrad. Mit dem gewann Natascha Badmann in Hawaii den Iron Man. „Mehr Werbung brauchte ich nicht, ich habe dann 150 Stück verkauft." Er verwirklichte auch eine Downhill-Variante mit Luftfederung. Er baute auch ein Segel aus Kohlefaser mit verformbarem Flügelprofil, das er sich patentieren ließ, und das heute von vielen beim Americas Cup verwendet wird.

Und Dane? Die studierte Fotojournalistin war zu ihrer aktiven Zeit eine soziale Drehscheibe des Fahrerlagers und mit den britischen Spitzenfahrern Phil Read, Chaz Mortimer, Barry Sheene und Paul Smart gut befreundet. „Barry war ein Schatz. Dass er in Imatra das völlig unzumutbare Klo angezündet hat, war einer der feinsten Proteste unserer Zeit." Sie hat sich noch lange nach ihrer aktiven Zeit um die Belange ihrer Fahrerkollegen gekümmert. Heute managt sie Rock-Konzerte und ist eine der führenden Expertinnen für antike Münzen. „Rocker standen mir immer nah. Lemmy von Motörhead kannte ich, seit er den Übungsraum von Vater Shergold vom 59 Club genutzt hat. Mich hat Archäologie immer interessiert, und ich bin per Zufall zur Katalogisierung von Münzen gekommen. Seit mein Mentor Dave Surber aufgehört hat, führe ich sein Werk weiter."

Ansonsten lassen es sich die beiden einfach gut gehen. Und das soll ihnen bei einem so erfüllten Leben auch gegönnt sein. ■

Rudi Kurth

Geburtstag: 6. Januar 1938
Geburtsort: Busswil (CH)
Herkunftsland: Schweiz

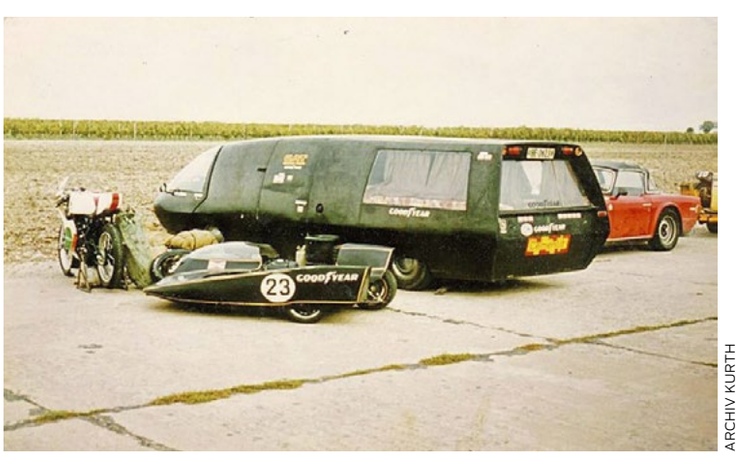
Dane Rowe

Geburtstag: 28. Februar 1949
Geburtsort: Lancashire (GB)
Herkunftsland: England

GESPANN-WM-KARRIERE
1969: Copson/Rowe, BMW (11.)
1971: CAT-Crescent (13.)
1972: CAT-Crescent (18.)
1973: CAT-Crescent (26.)
1974: CAT-Crescent (10.)
1975: CAT-Crescent (31.)
1976: CAT-Yamaha (19.)

ARCHIV KURTH

CAT-Gespann: Vorreiter in Sachen Fahrwerk und Aerodynamik



ARCHIV KURTH

Mit dem CAT-Van und ihrem Gespann fielen Kurth/Rowe im Fahrerlager auf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Alt mit Wildcard

Nach dem Gewinn der IDM Superbike, wird Meister Florian Alt mit einer Wildcard beim Finale der Superbike-WM am Wochenende in Jerez starten.

Von: **Anke Wieczorek**

Pünktlich zum Saisonende packte IDM-Reifenausrüster Pirelli wieder tief in die Tasche und spendierte dem neuen Superbike-Meister die Reifen für den Wildcard-Einsatz nebst allen möglichen Gebühren, die bei einem Superbike-WM-Einsatz anfallen, dem ersten für Florian Alt. Teamchef Jens Holzhauer hat dafür in seiner Rennabteilung auch eine nagelneue Honda CBR 1000 RR-R aufgebaut. Er schwebt seit dem Titelgewinn des 27-jährigen Florian Alt ohnehin auf Wolke sieben. Der letzte Triumph lag 13 Jahre zurück. Dem WM-Einsatz setzt der Motorrad-Händler aus Wittenberge jetzt noch eins drauf. Mit einem Motorrad, das näher an den WM-Bikes dran ist als jedes IDM-Motorrad überhaupt. Das heißt: neue Telegabel, andere Bremsen, größerer Tank. Dazu kommen ein paar Sachen, die von der Dorna vorgeschrieben werden. Das sind zum Beispiel die Reifendrucküberwachung, das Zeitmesssystem, der Transponder, die Drehzahlüberwachung.

Holzhauer hatte unlängst in Oschersleben zwei Testtage für das Projekt anberaumt. Die Chance, in Jerez eine gute Figur zu machen, will er nutzen. „Die Rennen in Jerez sind ein Bonus nach dem Ende der IDM-Saison. Highlight wäre natürlich, wenn Flo einen Punkt holte.“ ■

GRAMM

Florian Alt: Mit dem IDM-Superbike-Titel Wildcard-Einsatz gewonnen

Endurance-WM

KM99 auf vier Rädern

Das belgische KM99-Team hat für seine drei Fahrer Bastian Mackels, Lucas Mahias und Florian Marino zum Saisonausklang noch einen Einsatz auf vier Rädern organisiert.

Von: **Imre Paulovits**

Es gibt eine Menge verrückte Langstreckenrennen, aber das 24 heures 2CV in Spa gehört zu den besonders ausgefallenen Klassikern. Früher mit der 2CV-Ente ausgetragen, wird mittlerweile mit Citroën C1 gefahren, aber am Spaßfaktor hat das wenig geändert. Nun hat sich das belgische KM99-Endurance-Team, das mit Bastian Mackels, Lucas Mahias und Florian Marino bei ihrem Heimrennen im Juni mit ihrer Yamaha R1 Sechster wurde, entschieden, sich auf der gleichen Strecke mit dieser Fahrerpaarung auch unter den Citroën C1 zu messen. „Als die Saison vorbei war, wollten wir nicht die Beine hängen lassen, und so haben wir uns entschieden, mithilfe der Schyns Group und dem Citropol Youngsters Team auch auf vier Rädern zu messen und möglichst viel Spaß zu haben.“ Nur Spaß war es aber nicht, es wurden auch ernsthafte Testfahrten eingelegt. Und es war auch eine Erfahrung, aus der die Truppe für die nächstjährige Endurance-WM Profit ziehen kann. ■

KM99

Ungewohnte Namen im Autosport: Mackels, Mahias und Marino ließen es krachen

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Am Samstag, 4. November, steigt zum 13. Mal im Campus Perspektiven bei Huttwil die legendäre „Domi Fighter’s Racing Party“. Ab 18 Uhr startet sie mit einem gemütlichen Grill und Chill, um 21 Uhr die große Party. Nebst verschiedensten Live-Acts wird DJ Tom-s für Stimmung sorgen. Auch der Fanshop wird vor Ort sein, um die Fans mit Souvenirs zu versorgen. Es ist auch eine der seltenen Gelegenheiten, Dominique Aegerter außerhalb seiner Trainings- und Rennverpflichtungen zu treffen. Adresse: Eventhalle Schwarzenbach, Dörfli 2, 4953 Schwarzenbach bei Huttwil. Parkplätze beim Campus vorhanden.

SUPERBIKE-WM

Beim Finale in Jerez am Wochenende benötigt Álvaro Bautista nur noch zwei Punkte, um den Titel zu gewinnen. Ein 14. Platz in einem der beiden Hauptrennen reichen dem Ducati-Piloten also zur Titelverteidigung. Das Finale in Jerez wird aber auch eine Ära beenden: Es wird Jonathan Reas letzter Einsatz mit Kawasaki sein, bei dem er eine gute Figur machen will, und auch Toprak Razgatlioglu fährt letztmals im Yamaha-Blau.

IDM SUPERBIKE

Die Fahrerwahl bei GERT56 steht für 2024 fest. Patrick Hobelsberger, Toni Finsterbusch und Jan-Ole Jähnig werden auch 2024 auf der BMW M 1000 RR an den Start rollen. Die Verpflichtung über mindestens zwei Jahre hat im sächsischen Privatteam Prinzip. Aus sportlicher Sicht gibt es ein Entwicklungs- und ein Performancejahr. Dass es 2023 gleich auf Anhieb mit der Fahrerpaarung von Routinier Toni Finsterbusch, Rookie Jan-Ole Jähnig und dem Bayern-Express Patrick Hobelsberger so gut klappte, war eine glückliche Fügung. Das Trio holte 2023 einen Sieg, sieben zweite und zwei dritte Plätze.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-Sieg geglückt, WM-Titel knapp verpasst: Toby Price

INGINE CREATORS

Den Traum erfüllt

Auf der fünften und letzten Etappe sicherte sich KTM-Werksteam-Pilot Toby Price den Gesamtsieg bei der Marokko-Rallye. Doch Luciano Benavides vom Schwester-Team Husqvarna reichte ein zweiter Gesamtrang zum ersten Rallye-Raid-Titelgewinn des Argentiniers. Für Honda blieb nur der Sieg in der Herstellerwertung.

Von: **Thomas Schiffner**

Obwohl einige „Flaggschiffe“ schon nicht mehr an Bord waren, reichte es für die Teams der Pierer Mobility Group (KTM, Husqvarna und GasGas) bei der fünften und letzten Rallye der Cross Country Saison durch die marokkanische Sahara zum Doppelsieg bei der Rallye und in der WM-Wertung 2023.

Für Skyler Howes, bei seinem ersten Start für HRC überhaupt, war bereits der Prolog nach einem Sturz Endstation. GasGas-Pilot Sam Sunderland fuhr nur die erste Etappe. Der Dakar-Sieger 2022, der keine Rallye in diesem Jahr beenden konnte, hatte vor dem Rallyestart einen Unfall, der Brite klagte über Sehschwierigkeiten auf dem linken Auge und gab vernünftigerweise auf. Matthias Walkner war das nächste Ausfallopfer. Der Österreicher schied nach einem heftigen Sturz am Start der dritten Etappe aus. Dank Airbag kam der Ex-Dakar-Sieger ohne Verletzungen davon.

Den Prolog gewann Honda-Privatfahrer Tosha Schareina vor Markenkollege Ricky Brabec, der allerdings schon auf der ersten Etappe mit technischen Problemen an seiner CRF 450 aussteigen musste.

Heros Rallye-Held Ross Branch legte mit dem ersten Etappensieg über 710 Kilometer vor Hondas Pablo Quintanilla vor.

Zwei Tagessiege für Schareina

Der spanische Hondafahrer Schareina gewann auch die Etappen 2 und 3, was den HRC-Managern zu denken geben musste. Weil er auf Stage 1 19 Minuten verloren hatte, kam er für den Gesamtsieg aber nicht mehr infrage. Honda setzte erstmals die neue CRF450 Rally ein, welche die Japaner bei der Dakar 2024 zurück auf die Siegesstraße führen soll.

Konstantester Fahrer war Toby Price, der mit Platz 3 hinter Luciano Benavides (Husqvarna) und José „Nacho“ Cornejo (Honda) auf der vorletzten Etappe seinen Vorsprung auf sechs Minuten ausbauen konnte. Auf der Schlussetappe letzten Mittwoch fuhr der Aussie auf „Ankommen“, wurde Sechster, während Quintanilla den Tagessieg holte und Luciano Benavides sich mit Platz 2 am Tag und gesamt seinen ersten Rallye-Raid-WM-Titel sicherte. Der 28-jährige Bruder von Dakar-Sieger Kevin erfüllte seinen Traum: „Ein Traum ist wahr geworden. Es war eine lange Reise seit meiner ersten Marokko-Rallye 2017. Die letzte Etappe war verrückt. Ich habe ein paar Wegpunkte verpasst, aber ich kam schnell auf die Strecke zurück. Die vierzig Minuten, bis mir der WM-Titel bestätigt wurde, fühlten sich wie eine Ewigkeit an.“ ■

HUSQVARNA

Weltmeister: Luciano Benavides

RALLY RAID-WM

Rallye du Maroc (MAR), 13.–18. Oktober

1.	Toby Price (AUS), KTM	15:56.43 h
2.	Luc. Benavides (RA), HVA	+3.00 m
3.	P. Quintanilla (CHI), Honda	+3.12 m
4.	Ross Branch (BWA), Hero	+4.44 m
5.	T. Schareina (E), Honda	+8.40 m
6.	José Cornejo (CHI), Honda	+12.59 m
7.	Ad. v. Beveren (F), Honda	+35.52 m
8.	Bradley Cox (ZA), KTM	+1:09.54 h
9.	Seb. Bühler (P), Hero	+1:12.16 h
10.	Romain Dumontier (F)	+1:23.22 h

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Läufen

1.	Luciano Benavides	100 Punkte
2.	Toby Price	96
3.	Adrien van Beveren	76
4.	Ross Branch	58
5.	Pablo Quintanilla	55
6.	José Cornejo	52
7.	Kevin Benavides (RA)	43
8.	Daniel Sanders (AUS)	39
11.	Sebastian Bühler	25
12.	Matthias Walkner (A)	13

NACHRICHTEN

KTM ANGELT SEXTON

Chase Sexton, erfolgreichster Motocrosser der Saison in den USA, wird ab Januar in Orange starten. Die bisherige Honda-Speerspitze wird seinen Titel in der amerikanischen Supercross-Meisterschaft auf einer 450 SX-F Werks-KTM verteidigen. Zudem sind für den 24-Jährigen die Outdoor-Pro-Motocross-Meisterschaft und die neue Miniserie SuperMotocross in den Staaten geplant. Sexton erhielt einen mehrjährigen Vertrag.

MX MASTERS KALENDER

Kaum ist die alte Saison zu Ende, steht bereits der vorläufige Terminkalender der ADAC MX Masters 2024. Wie gewohnt startet die Serie im April in Fürstlich-Drehna, neuer Veranstalter ist Vellahn.

Masters-Termine 2024
20./21.04. Fürstlich Drehna
27./28.04. Dreetz
25./26.05. Vellahn
22./23.06. Bielstein
13./14.07. Tensfeld
03./04.08. Gaildorf
31.08./01.09. tba
21./22.09. Holzgerlingen

ACL: MIT LINDBÄCK, OHNE HUCKENBECK

Der AC Landshut muss 2024 von der 1. in die 2. polnische Liga zurückwechseln. Nicht aus sportlichen Gründen, sondern weil die 1. Liga strukturell der obersten Ekstraliga angegliedert wurde. Dazu müsste der Club Landshut künftig eine GmbH mit Sitz in Polen gründen, um den Ligabetrieb abzuwickeln. Darauf verzichtet er aus steuerlichen Gründen. In der 2. polnischen Liga wird für die „Devils“ 2024 erneut der diesjährige GP-Pilot Kim Nilsson starten. Neu hinzu kommt dessen schwedischer Landsmann Antonio Lindbäck, der ebenfalls schon im GP startete. Verzichten müssen die Landshuter allerdings auf ihren Topscorer Kai Huckenbeck, 2024 mit Wildcard im Grand Prix am Start. Den Werlter zieht es zu einem polnischen Ligaverein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BAUERSCHMIDT

BAUERSCHMIDT

Vor 100 000 Zuschauern in Ernée war Roczen bester MXGP-Fahrer

Das Gastspiel des deutschen Motocrossers Ken Roczen beim MXoN in Ernée war einfach sensationell. Der 29-jährige Thüringer brillierte auf Suzuki vor mehr als 100 000 Fans als bester MXGP-Pilot. Vor allem der wiedergefundene Spaß am Fahren war es, der den Suzuki-Piloten erneut zum Siegfahrer machte. „The German Wunderkind" ist erwachsen geworden. MOTORSPORT aktuell wagte mit dem MX-Superstar einen Rückblick und entlockte ihm auch Aussagen zu seinen Zukunftsplänen.

Von: **Steve Bauerschmidt**

Tolle Sache, dass Sie für das Team Germany an den Start gingen! Wie kam es dazu?
Das war schon Zufall. Die WSX-Läufe, die vor dem MXoN-Termin und kurz danach geplant waren, fielen aus. Somit war ich frei für das MXoN. Ich wollte eigentlich gern hier in Ernée starten, aber wenn die beiden anderen Rennen stattgefunden hätten, hätte ich meine Frau fünf Wochen allein lassen müssen, und das wollte ich nicht. Also war das ein echter Glücksfall für mich.

Der Sieg 2012 in Lommel für das deutsche Team ist natürlich bei den Fans unvergessen. Spielt das in Ihrem Kopf auch noch eine Rolle?
Nein, so was blende ich aus, um ehrlich zu sein. Ich fahre so komplett ohne Druck hier und habe eher Spaß an der Sache. Schließlich ist es bereits zehn Jahre her, dass ich das letzte Mal in Europa MXoN gefahren bin. Man darf sich, glaube ich, da nichts vornehmen oder planen. Selbst bei jemandem wie Tony Cairoli, einem der besten Piloten der Welt, ist beim MXoN viel schiefgegangen, weil halt immer etwas passieren kann.

Was halten Sie generell von der Qualität im MXGP?
MXGP ist die Formel 1 des Motocross. Ich schaue jedes Wochenende die Rennen in der WM, und man denkt immer: Wer ist besser? Wir in Amerika oder die in

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Solange ich zu den Top 3 gehöre, bin ich happy“

Europa? Ich hatte jedenfalls einen Riesenspaß, gerade weil das letzte Mal so lange her ist.

Ihre Konkurrenten in der MXGP-Klasse – wen schätzen Sie am stärksten ein?
In erster Linie Febvre und Prado, dazu kommt natürlich Jett Lawrence, und alle sind in Topform. Die Dichte im Feld ist enorm, aber ich denke, dass ich mithalten kann.

Der Kurs in Ernée ist Ihnen natürlich bekannt. Mögen Sie diese Art von Strecke?
An und für sich ja, aber es ist zwölf Jahre her, dass ich hier gefahren bin, und die Strecke ist anders. Definitiv härter als erwartet und außerdem zu wenig aufgegrubbert. Das ist ungewohnt für mich und auch gefährlich da draußen.

Wie ließ es sich organisieren, dass Sie mit dem bestmöglichen Motorrad in Ernée antreten konnten?
Alles, was ich an Equipment brauche, habe ich mitgebracht. Es ist natürlich das, was wir im Supercross eingesetzt haben, Motocross bin ich ja kaum gefahren. Für Testen war keine Zeit. Mein US-Team HEP Suzuki hat mein Motorrad in Boxen mit herübergenommen, und dazu haben wir ein Standardmotorrad als Ersatzteilspender. Um das Fahrwerk kümmert sich Matt Andruk von Active Ride, ein ganz kleiner privater Fahrwerksspezialist aus Florida. Ich mag das, wir probieren viele, auch untypische Sachen aus. Riesig geholfen haben uns die Thüringer Daniel Johannes von Johannes-Bikes in Weimar und mein alter Kumpel Tom Schöttle, die aus der alten Heimat etliche Stunden hierher nach Frankreich gefahren sind, um für uns Ersatzteile mitzubringen. Einen Riesendank dafür!

Ihr Wechsel auf Suzuki war eine Sensation. Hatten Sie das Gefühl, etwas Großes reißen zu können?
Die Entscheidung traf ich ganz allein, also ja. Als ich das Motorrad das erste Mal gefahren bin, habe ich gemerkt, dass die Knochen oder das Skelett vom Motorrad gepasst haben. Dass man damit gewinnen kann. Trotzdem mussten wir unglaublich viel Arbeit investieren, um das Motorrad konkurrenzfähig zu machen.

„Für nächstes Jahr habe ich bei HEP Suzuki unterschrieben. Ob es danach zu Ende ist? Ich denke nicht.“

Ken Roczen

Worin sehen Sie Nachteile der technisch seit Jahren unveränderten 450er-Suzuki, wo Vorteile?
Klar ist das Bike nicht das neueste, aber das ist nicht das Problem. Es ist nicht das leichteste, sondern eines der schwersten Motorräder im Feld, aber es kommt darauf an, wo das ganze Gewicht sitzt. Der Kickstarter kann beim Sturz Probleme machen, und natürlich ist ein E-Starter schneller und einfacher zu händeln. Es hat mich aber nicht davon abgehalten, meinen Weg mit der Suzuki zu gehen.

Sie werden weiter für HEP Suzuki in Amerika fahren? Ist das Ihr letzter Vertrag?
Ja, für 2024 Jahr habe ich unterschrieben. Ob es danach zu Ende ist? Ich denke nicht. Es ist auf jeden Fall nicht der Plan, aufzuhören. Ich hoffe, dass meine besten Jahre jetzt kommen, denn vom Kopf her und der persönlichen Reife bin ich jetzt am weitesten. 29 Jahre ist nicht alt, aber ich lasse mich überraschen. Bis 2025 und 2026 als Option ist denkbar, aber das gehe ich kurzfristig an. Wenn ich fühle, dass die Kerze runtergebrannt ist, dann ist Schluss.

Haben Sie Verständnis für den Hype um Jett Lawrence? Sie haben ihm in der kurzen SMX-Serie ja hart zugesetzt!
Das muss man respektieren, dass eine 22/0-Serie ohne Niederlage außergewöhnlich ist. Jett ist jung und das größte Talent, das in den letzten Jahren hochkam. Ich kann es nicht ignorieren, und in den letzten Rennen, die wir zusammen gefahren sind, konnte ich ihm ja auch Paroli bieten. Daran halte ich mich fest. Bei mir war es damals genauso gewesen, und solange ich mit zur Elite gehöre, also Top 3, bin ich happy.

Die Verletzung 2017, die Heilung, die Rückkehr. Dazu Familie, Hochzeit, zweifacher Vater und auf der Suzuki zurück an der Weltspitze. Genug Stoff für ein Drehbuch?
Wo du das sagst, ja, Wahnsinn! Theoretisch wäre das eine Story, wir haben ja auch genug Filmmaterial, was in den letzten Jahren so zusammenkam. Mal schauen, ob wir da in der Zukunft was machen. Auf jeden Fall hat sich in den letzten fünf Jahren viel getan.

Würden Sie sagen, Sie sind jemand, der immer nach vorn schaut?
Es kommt sicher immer darauf an, wo man steht im Leben. Es läuft nicht immer alles nach Plan, aber ich bin schon jemand, der generell nach vorn schaut. Nach hinten gucken bringt nichts, weder im Rennen noch im Leben. Im letzten Jahr hat sich so viel getan mit meiner Karriere und meinem Image. Es haben sich Türen geöffnet, was zuvor nicht denkbar war. Es ist jetzt eine Art Übergangszeit für mich, wo das nächste Kapitel aber irgendwann ansteht.

Was bedeutet es für Sie, Frau und Kinder zu haben?
Das Schönste vom Leben. Vor allem, wenn man eine Familie hat, die komplett am selben Strang wie du selbst zieht. Wenn das nicht funktioniert, dann geht das Glück meist auseinander. Ich bin superhappy mit allem, was ich mir aufgebaut habe in Amerika. Meine Frau war und ist sehr businessorientiert, und das hat sie in die Beziehung als Mutter mitgenommen. Sie kümmert sich um alles, egal ob Büro oder Geschäft. Dazu liebt sie das Rennfahren, vielleicht sogar mehr als ich, und steht zu 110 Prozent hinter mir.

Sie haben vieles erreicht im Leben wie kaum ein anderer vergleichbarer deutscher Sportler. Gibt es noch einen Traum?
Ich würde gern noch mal eine Meisterschaft gewinnen. Okay, Motocross bin ich jetzt praktisch nicht gefahren diese Saison, aber der Supercross-Titel fehlt noch, um die Karriere so ziemlich komplett zu machen. Wenn das nicht klappen sollte, habe ich es auf höchstem Level 15 Jahre lang versucht. Und nach meiner Karriere geht natürlich die Familie vor, und ich bin nicht mehr nur der Mittelpunkt, sondern eher meine Frau und die Kinder. Ansonsten ist vieles möglich, was ich mal machen werde. Wir haben einige große Pläne, über die ich noch nicht sprechen kann, aber das steht alles noch in den Sternen. ■

Ken Roczen

Geburtstag: 29. April 1994
Geburtsort: Mattstedt (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2005: MX Junior Cup (2.)
2006: MX Junior Cup (1.)
2007: Jun.-WM 85 ccm (1.)
2008: MX Youngster Cup (1.)
2009: ADAC MX Masters (1.)
2010: ADAC MX Masters (1.), MX2-WM (2.)
2011: MX2-Weltmeister
2012: MxoN-Sieger (Lommel)
2013: US-Westküstenmeister 250SX
2014: Supercross-WM (3.), US-MX-Meister 450 ccm
2015: US-MX-Meisterschaft (2.)
2016 : Supercross-WM (2.), US-MX-Meister
2019: Supercross-WM (4.), US-MX Meisterschaft (2.)
2020 : Supercross-WM (3.)
2022: Supercross -Weltmeister
2023: Supercross-WM (zzt. 1.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

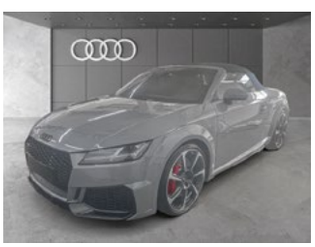
MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

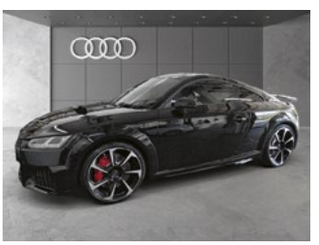
Alfa Romeo GTA Limited, Neufahrzeug, Verbr.l/100 km: 9,3 außero., 16,5 innero., 10,8 komb., CO2 244 g/km, Kl G, 220.000,-€, MwSt. awb. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 9, 25746 Heide, Tel. 0172/4310800, www.motorwagen.com H

Audi



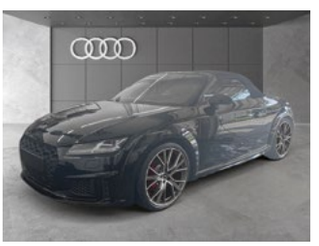
TTRS Roadster, Tageszulassung, 1000 km, Verbr.l/100 km: 7,1 außero., 11,0 innero., 8,5 komb., CO2 194 g/km, Schadstoffkl. F, 20% unter Neupreis, Details auf Anfrage. Auto & Service PIA GmbH, Olympiastr. 4, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042608, www.autoundservice.de H

TTS Roadster, Tageszulassung, 1000 km, Verbr.l/100 km: 7,1 außero., 9,9 innero., 7,6 komb., CO2 174 g/km, Schadstoffkl. D, 20% unter Neupreis, Details auf Anfrage. Auto & Service PIA GmbH, Olympiastr. 4, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042608, www.autoundservice.de H



TTRS Coupé, Tageszulassung, 1000 km, Verbr.l/100 km: 7,1 außero., 11,0 innero., 8,5 komb., CO2 194 g/km, Schadstoffkl. F, 20% unter Neupreis, Details auf Anfrage. Auto & Service PIA GmbH, Olympiastr. 4, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042608, www.autoundservice.de H

TTRS Coupé, Tageszulassung, 1000 km, Verbr.l/100 km: 7,1 außero., 11,0 innero., 8,5 komb., CO2 194 g/km, Schadstoffkl. F, 20% unter Neupreis, Details auf Anfrage. Auto & Service PIA GmbH, Olympiastr. 4, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042608, www.autoundservice.de H



TTS Roadster, Tageszulassung, 1000 km, Verbr.l/100 km: 7,1 außero., 9,9 innero., 7,6 komb., CO2 174 g/km, Schadstoffkl. D, 20% unter Neupreis, Details auf Anfrage. Auto & Service PIA GmbH, Olympiastr. 4, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042608, www.autoundservice.de H

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Ferrari

Ferrari Portofino, EZ 2020, 25000 km, 441 kW (600 PS), deutsch, unfallfrei, alle KD´s, wie neu ! Carbon, 7-Jahre Service inkl.! 199.000,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbachstraße 10, 35789 Weilmünster, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60930

Ford

Ford GT Carbon Series, Neuwagen, sofort lieferbar, Verbr.l/100 km: 10,0 außero., 23,6 innero., 15,0 komb., CO2 343 g/km, Kl G, 885.000,- €, MwSt. awb. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 9, 25746 Heide, Tel. 0172/4310800, motorwagen.com H

Hyundai

SantaFe4WD, Premium, 7Sitzer, Pano, 1. Hd., Mod. 2021, 52000 km, Vollausst. & JW-Zust., scheckh.gepfl., Inspektion bei Hyundai neu, VB 38.500,- €. 0152/29362733

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes

E 320 Cabrio, Mod. 2016, LED Scheinwerfer, orthopäd. elektr. Sitze, Sammlerstück aus 2. Hd., weiß mit blauem Verdeck, 275 PS, Garagenw., V6, elektr. AHK unbenutzt, Leder schwarz, nachlackierungsfrei, mit orig. 38500 km, lückenlos scheckheftgepflegt, Jahreswagenzustand, nur 39.750,- € FP, Tel. 04344/8107633

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

968 CS, EZ 07/1993, 145000 km, 176 kW (239 PS), Klima, überdurchschnittl. Gesamtzustand, 46.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60953

1989 Porsche 911 Speedster, Erstlack, erst 50.066 km! Stets penibel gepflegt und gewartet. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

991 3.8 GTS, EZ 2015, 51000 km, 1. Hand, dt. Fahrzeug, unffr., top Zustand u. Ausstattung, 125.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Panamera Diesel, Exote, zu verk., VB 60.000,- €. Tel. 0172/6913209

1986/88 Porsche 959, mit geringer Laufleistung und Servicehistorie... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW

2013 VW Beetle GSR mit erst 59 km, limitierte Serie No. 3500 von 3500, 210 PS ! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 46/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

XPB

In memoriam: Pierre Gasly gedachte mit einem Spezialhelm des vor 50 Jahren verstorbenen Landsmannes François Cevert

Investoren fett oder Fans happy?

Formel 1, News
MSa 44/2023

Ich kann mich in der Formel 1 an Zeiten erinnern, als die FIA und Herr Ecclestone den Formel-1-Veranstaltern und TV-Partnern ein Feld von 26 Wagen garantiert haben. Jetzt wird herumgejammert wegen einem weiteren Team, was ein 22-Wagen-Feld bedeutet. In Zeiten des Budgetdeckels und weiter steigenden Einnahmen sollten sich die Teams überlegen, ob die Investoren mit Gewinnen und Erträgen weiter fett gemacht werden sollen, oder ob man den Fans ein weiteres Team mit den großen Namen Andretti und Cadillac präsentiert – ein Team, das den Stern der Formel 1 sicher heller funkeln lassen würde. Die Amerikaner sind bekannt für eine gute Show. Und was würde besser zur Formel 1 passen?

Christian Manke, per E-Mail

Will man Bautista einbremsen?

Superbike-WM, News
MSa 44/2023

Als großer Fan der SBK-WM kann ich nicht nachvollziehen, wie die Regelhüter immer wieder versuchen, die Leistung von Bautista einzubremsen. Wo waren diese Personen, als Rea sechsmal hintereinander den Titel erlangte?

Bernd Prochnow, per E-Mail

Ceverts Pas de deux am Ring

Nachruf auf François Cevert
MSa 44/2023

Vielen Dank für den Nachruf auf François Cevert. Unvergessen der GP Deutschland 1973. Jackie Stewart und er – das war wie ein Auto. Brems- und Schaltpunkte absolut gleich, 15 Runden lang auf der Nordschleife. Ein Journalist schrieb: „Pas de deux am Ring“, das trifft es am besten.

Wenn man Elmar Brümmers letzte Überschrift richtig deutet, war und ist Peter Sauber der einzige Mensch in der F1 mit Charakter – was einen in diesem Haifischbecken nicht wundert. Zu Andretti: Michael Schmidt hat recht, irgendwann ist der Netflix-Hype Schnee von gestern. Man sollte sich darauf konzentrieren, tolle Marken anzulocken.

Alfred Bläsen, per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

18. November: Freies Fahren Hockenheim (Pkw)

2. bis 10. Dezember: Motor Show in Essen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 27. Oktober

17.15	Formel 1 Mexiko, Rennen 2022	Sky Sport F1*
20.15	Formel 1 Mexiko, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 23.40	Formel 1 Mexiko, FP 1 (Zus.) & FP2 **LIVE**	ORF 1
23.45	Formel 1 Mexiko, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*

Samstag, 28. Oktober

05.40	MotoGP Buriram, Qualifying **LIVE**	Servus TV
07.40	Supercars Gold Coast, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
07.40	Moto3-WM Buriram, Qualifying **LIVE**	Servus TV
08.45	Moto2-WM Buriram, Qualifying **LIVE**	Servus TV
09.30	MotoGP Buriram, Sprint **LIVE** (10.00)	Servus TV
ab 10.40	MotoGP Buriram, Quali & Sprint (Wh.)	Servus TV D**
10.40	HardEnduro-WM Hixpania, Highlights	Servus TV A**
ab 11.35	MotoGP Buriram, Quali & Sprint (Wh.)	Servus TV A**
12.20	Supersport-WM Jerez, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.10	SBK-WM Jerez, Superpole (Aufz.)	Servus TV D**
14.00	Superbike-WM Jerez, 1. Rennen **LIVE**	Serv. D**/ES2*
15.00	HardEnduro-WM Hixpania, Highlights	Servus TV D**
15.30	Ferrari-Weltfinale Mugello, Superpole **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 18.05	SBK-WM Jerez, SP & 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
19.15	Formel 1 Mexiko, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
22.30	Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
22.45	Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE**	ORF 2
23.35	Formel 1 Mexiko, Qualifying **LIVE**	SRF 2

Sonntag, 29. Oktober

05.10	Supercars Gold Coast, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
05.20	Motorrad-WM Buriram, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
06.00	Moto3-WM Buriram, Rennen **LIVE**	Servus TV
07.15	Moto2-WM Buriram, Rennen **LIVE**	Servus TV
08.50	Ferrari-Weltfinale, Rennen Shell AM **LIVE**	Sky Sport F1*
09.00	MotoGP Buriram, Rennen **LIVE**	Servus TV
10.00	Ferrari-Weltfinale, Rennen Shell **LIVE**	Sky Sport F1*
11.10	Ferrari-Weltfinale, Rennen Pirelli **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	MotoGP Buriram, Rennen (Wh.)	Servus TV
12.00	Rallye-WM Zentraleur., Power Stage **LIVE**	Servus TV
13.30	SBK-WM Jerez, Superpole Race (Aufz.)	Servus TV D**
14.00	SBK-WM Jerez, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
ab 16.30	SBK-/SSP-WM Jerez, je 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 16.50	SBK-WM Jerez, SP Race & 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
19.30	NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE**	Motorvision TV*
19.30	F1 Mexiko, Rennen **LIVE** (Start: 21.00)	Sky Sport F1*
20.00	F1 Mexiko, Rennen **LIVE** (Start: 21.00)	ORF 1
20.20	F1 Mexiko, Rennen **LIVE** (Start: 21.00)	SRF 2

Montag, 30. Oktober

00.00	Rallye-WM Zentraleuropa, Highlights	Sport 1
21.30	Formel 1 Mexiko, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 26. Oktober bis Sonntag, 29. Oktober

---	Rallye-WM Zentraleuropa, komplett **LIVE**	www.rally.tv*
---	Rallye-WM Zentraleuropa, div. WPs **LIVE**	servustv.com

Samstag, 28. Oktober

ab 05.40	Motorrad-WM Buriram, der Samstag **LIVE**	servustv.com
07.00	Super Formula Suzuka, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 08.55	SBK/SSP-WM Jerez, der Samstag **LIVE**	servustv.com

Sonntag, 29. Oktober

ab 05.20	Motorrad-WM Buriram, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
7.00	Super Formula Suzuka, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 09.45	SBK/SSP-WM Jerez, der Sonntag **LIVE**	servustv.com

*kostenpflichtig ** A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Vorschau

XPB

Formel 1: Die Königsklasse beehrt die frenetischen Fans in Mexico City

ADAC MOTORSPORT

Rallye-WM: Deutschland ist Mit-Gastgeber der neuen Zentraleuropa-Rallye

RED BULL

MotoGP: In Buriram muss Jorge Martíns Konter im WM-Kampf sitzen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

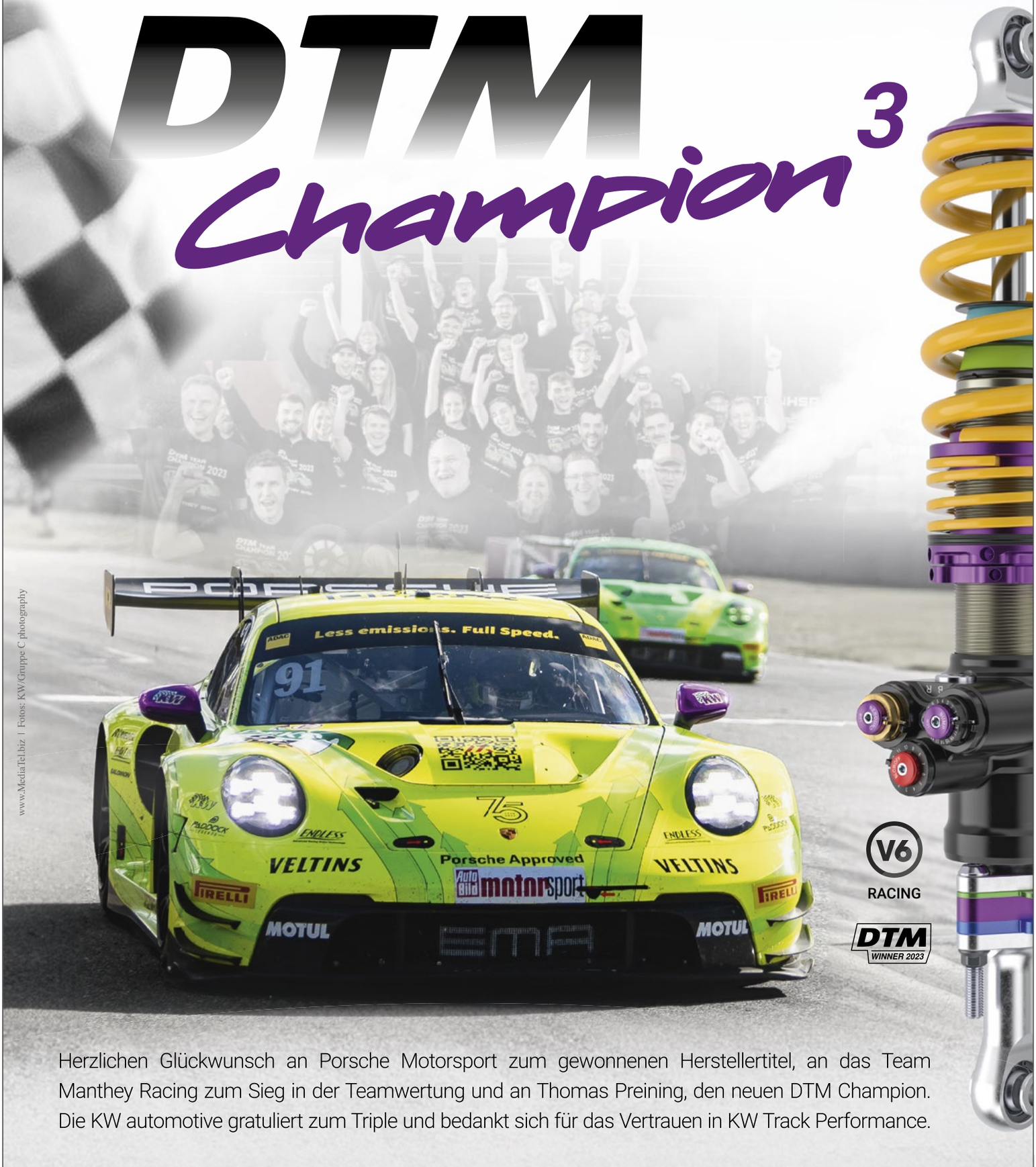
26.–29.10.	Rallye-WM, Passau/Zentraleuropa	D/A/CZ
27./28.10.	RCN 8. Lauf/GLP 7. Lauf, Nürburgring	D
28./29.10.	NASCAR Xfinity/Cup, Martinsville	USA
28./29.10.	Supercars Australien, Gold Coast	AUS
28./29.10.	Super Formula, Suzuka (2 Rennen)	J
29.10.	Formel 1, Mexico City	MEX
29.10.	Ferrari Challenge, Weltfinale Mugello	I

Motorrad

28./29.10.	Superbike-/Supersport-WM, Jerez	E
29.10.	Motorrad-WM, Buriram	T

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM Champion 3



www.MediaTel.biz | Fotos: KW/Gruppe C photography

Herzlichen Glückwunsch an Porsche Motorsport zum gewonnenen Herstellertitel, an das Team Manthey Racing zum Sieg in der Teamwertung und an Thomas Preining, den neuen DTM Champion. Die KW automotive gratuliert zum Triple und bedankt sich für das Vertrauen in KW Track Performance.

street comfort | street performance | track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK

garantiert auch für dich

KW®

www.KWsuspensions.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.